

vergadering **C18**  
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 oktober 2021



Vlaams  
Parlement

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanbevelingen van Lantis in verband met het 3M-dossier – 4525 (2020-2021)	3
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitspraken van de minister over rekeningrijden – 13 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen in verband met de invoering van het rekeningrijden – 14 (2021-2022)	8
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de continuïteit van de dienstverlening door De Lijn tijdens de stakingsactie van 24 september 2021 – 25 (2021-2022)	18
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol en selectiemethodiek voor een vernieuwde wegcategorysering – 45 (2021-2022)	23
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanbevelingen in de Vlaamse Brede Heroverweging over de stijgende consultancyuitgaven en de besparingen op personeelsuitgaven in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken – 54 (2021-2022)	27
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de sanitaire voorzieningen op vrachtwagenparkings – 84 (2021-2022)	34
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het federale actieplan voor fietsers – 85 (2021-2022)	37
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject rond kampervervoer – 88 (2021-2022)	39

**VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanbevelingen van Lantis in verband met het 3M-dossier – 4525 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Tinne Rombouts (CD&V):** Mijn vraag vloeit voort uit eerdere debatten. Op 14 juli heeft de opdrachthouder van de Vlaamse Regering, aangesteld in kader van het PFOS-dossier en Oosterweel, zijn rapport opgeleverd. De aanbevelingen gaan zeer breed. Het behandelt onder meer het vrijkomen van stof, het grondverzet, grond- en oppervlaktewater, juridische aspecten en communicatie. Er is onderzocht of alles op het terrein gebeurt onder veilige omstandigheden. Dat is een zorg van eenieder, ook van de minister en heel de regering.

Toen de opdrachthouder zijn rapport kwam voorstellen in de onderzoekscommissie, ging er ook bijzondere aandacht naar het gebruik van grond in de kluifrotonde. Zo werd grond met een concentratie aan PFOS die hoger lag dan 70 microgram per kilogram droge stof gebruikt als leeflaag op deze rotonde. Een logische aanbeveling was dat deze laag terug afgegraven moest worden en dat de grond ondergebracht moest worden in de veiligheidsberm op de terreinen van 3M.

Onlangs verklaarde u in de pers dat bij de aanleg van de berm op de terreinen van 3M rekening gehouden wordt met de aanbevelingen. Zo wordt grond, verzet door Lantis, niet samengevoegd met de grondhopen die zich reeds op het terrein van 3M bevinden.

Minister, u hebt in het parlement gesteld dat u de aanbevelingen zou laten uitvoeren. Ik ben ervan overtuigd dat u ook bezorgd bent over de veiligheid bij die uitvoering. Een aanbeveling is een aanbeveling. Hoe gaan we dat opvolgen? Hoe kunnen we dat afdwingen?

Welke aanbevelingen worden door Lantis opgenomen, welke door u en de administraties? Wie volgt wat op? Wie moet wat ondernemen?

Zijn er aanpassingen aan bestaande vergunningen of grondverzetsregelingen noodzakelijk om de aanbevelingen te implementeren en afdwingbaar te maken?

Ik heb begrepen van minister Demir dat er zeker een aantal vergunningen moeten worden aangepast. Er zouden al stappen ondernomen zijn. Kunt u daar duidelijkheid over geven?

Is intussen de leeflaag van de kluifrotonde afgegraven en vervangen door andere bodemmaterialen?

Welke communicatie is gevoerd naar de omwonenden? Wie was hiervoor verantwoordelijk? Wie neemt dat op zich? Dat was een van de aanbevelingen.

Wat is de huidige stand van zaken van het aanbevolen monitoringsplan voor grond- en oppervlaktewater?

In zijn tussentijds rapport vermeldde de opdrachthouder over luchtmetingen dat de eerste resultaten aantonen dat de proefopzet geschikt blijkt en een verdere meetcampagne in uitrol is. Wat is de huidige status van deze meetcampagne?

Welke beschermingsmaatregelen zijn er genomen voor de werknemers op het terrein?

Rekening houdende met het gescheiden houden van de gronden van 3M en Oosterweel, acht u het aangewezen om verder te gaan met de aanleg van de berm of zijn er verdere milieutechnische ingrepen nodig of reeds uitgevoerd?

Welke handhavingsinstrumenten hebt u en/of Lantis ter beschikking om ervoor te zorgen dat de aanbevelingen effectief geïmplementeerd worden en dat er gewerkt wordt met de best beschikbare technieken (BBT's) door iedereen op het terrein?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mevrouw Rombouts, voor uw talrijke vragen. Ik zal ze punctueel beantwoorden.

Ik begin met de aanbevelingen van de Commissie Grondverzet. Zodra de Commissie Grondverzet onder leiding van professor Vrancken het rapport heeft opgeleverd, hebben we de aanbevelingen onmiddellijk besproken met Lantis en heb ik uitdrukkelijk de opdracht gegeven aan Lantis om daar uitvoering aan te geven. Lantis heeft bevestigd dat men deze aanbevelingen zal opvolgen en volop gaat werken aan de implementatie ervan. Tegelijkertijd is Lantis gesprekken opgestart met de verschillende betrokken instanties, zoals de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM), de Grondbank, de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en andere, om de concrete invulling van de aanbevelingen ook met hen te bespreken, uit te werken en te implementeren.

Wat de aanbeveling rond het afgraven van de leeflaag van de kluifrotonde betreft, is ondertussen duidelijk geworden dat er een menselijke fout gebeurd is in het labo dat de meetresultaten geanalyseerd heeft. Er is beslist om nog een aantal tegenproeven te laten uitvoeren in opdracht van de opdrachthouder, professor Vrancken, door een ander labo om de analyseresultaten te bevestigen. Op basis van deze resultaten zal moeten blijken of het afgraven van de leeflaag aan de kluifrotonde al dan niet noodzakelijk is.

Wat betreft de werken aan de veiligheidsberm op het terrein van 3M, wordt ten volle rekening gehouden met de aanbevelingen van de Commissie Grondverzet. Tevens wens ik te benadrukken dat vervolgens ook de afdeling Geotechniek van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) een positief advies verleende. De grondhopen van 3M zelf op het terrein van 3M worden ongemoeid gelaten en dit heeft voorlopig geen impact op de werken aan de veiligheidsberm.

Ik kom tot de vergunningen. De technische verslagen worden, rekening houdend met de aanbevelingen van de Commissie Grondverzet, geactualiseerd en aangepast. Hiervoor zijn onder andere bijkomende proeven uitgevoerd en wordt momenteel de laatste hand gelegd aan de verwerking. Deze zullen half oktober worden ingediend, volgens de huidige planning.

De aanbeveling met betrekking tot de werken aan de Palingbeek wordt verder uitgewerkt in overleg met de provincie en het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), en zal, mits principieel akkoord van deze twee instanties, leiden tot een aangepaste omgevingsvergunningaanvraag voor de werken aan de Palingbeek.

Strikt genomen moeten de andere aanbevelingen die in de Commissie Grondverzet zijn geuit, niet worden verwerkt in een nieuwe vergunningaanvraag. Maar zoals minister Demir klaarblijkelijk al heeft gezegd, heeft Lantis zich geëngageerd om niet enkel de aanbevelingen te implementeren maar ook om deze juridisch afdwingbaar te maken via een 'bijstelling van de voorwaarden van de vergunning'. Daarom wordt op dit ogenblik de vergunningaanvraag volop voorbereid en zal normaliter ook half oktober worden ingediend.

Ik kom tot de communicatie naar de omwonenden. Lantis heeft eind juli een infobrochure verspreid in de gemeente Zwijndrecht, waarin onder meer het verband tussen de PFOS-vervuiling en de Oosterweelwerken uitgelegd wordt, wat Lantis expliciet doet met de vervuilde grond en hoe Lantis zorg zal dragen voor onze omgeving. De brochure kunt u online raadplegen via de website van de Oosterweelverbinding. Daar vindt u onder 'Nieuws' de kop 'Infobrochure Zwijndrecht over PFOS en de Oosterweelwerken'. Nog op de website van de Oosterweelverbinding vindt u sinds enkele maanden een uitgebreide FAQ met een antwoord op alle mogelijke vragen over het project en de werken, in relatie tot de PFOS-verontreiniging.

Lantis werkt ondertussen ook de aanbevelingen van de Commissie Vrancken of de Commissie Grondverzet verder uit, wat wil zeggen dat ze ook werken aan een digitaal meldpunt. Daar zullen dan ook de uitgevoerde metingen op de werf inzichtelijk en raadpleegbaar gemaakt worden. Dat kan ook via de website van de Oosterweelwerken.

Wat de monitoring en metingen betreft, zowel van grondwater, oppervlaktewater als lucht: er wordt een monitoringsplan grond- en oppervlaktewater opgemaakt door Lantis dat ook deel zal uitmaken van de aanvraag tot bijstelling van de voorwaarden van de omgevingsvergunning. Het is zo dat er reeds een grote hoeveelheid grond- en oppervlaktewater werd bemonsterd en dat deze resultaten, zowel voor de start van de werken als tijdens de werken, gebruikt kunnen worden bij de verdere analyses en evaluaties. Lantis beschikt dus reeds over een nulmonitoring – de stand van zaken voor de start der werken – en over een aantal metingen tijdens de werken.

In tussentijd werden er ook reeds 5 luchtmeetcampagnes uitgevoerd met in totaal 29 metingen. In slechts 2 van de 29 metingen werden PFOS-concentraties vastgesteld boven de rapportagegrens. Het betreft 2 metingen op de terreinen van 3M zelf, waar overigens op dat ogenblik geen werken aan de gang waren, en waarbij respectievelijk 0,00039 microgram PFOS per kubieke meter en 0,0005 microgram PFOS per kubieke meter werd gemeten. In de andere metingen werden dus geen concentraties hoger dan de rapportagegrens vastgesteld. Wat betreft de twee metingen op het terrein van 3M, waar dus de hoogste waarden werden gemeten, heeft de stofdeskundige gesteld dat deze hoogst gemeten waarden in zijn oordeel geen gezondheidsrisico vormen. De metingen zullen verder uiteraard allemaal nauwgezet opgevolgd worden. Parallel werden en worden ook door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) nog metingen uitgevoerd. De resultaten van deze metingen zijn tot op heden nog niet bekend.

Dan kom ik tot de beschermingsmaatregelen voor de werknemers op het terrein. Van voor de start van de werken heeft Lantis alle info gedeeld met de aannemers en hebben deze de nodige beschermingsmaatregelen voorzien voor de arbeiders, dit in samenspraak met de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk (EDPBW).

De beschermingsmaatregelen zijn zowel collectief van aard als persoonlijk. Ik geef een aantal voorbeelden van collectieve beschermingsmaatregelen: het voorzien van maatregelen tegen stofverstuiving in de werfzone door inzet van sproeiwagens, door inzet van veeg-zuigwagens en andere, het plaatsen van schoenborstels aan de ingang van de werfketen, het voorzien van wasplaatsen, dagelijkse reiniging van de werfketen en werfvoorzieningen enzovoort. Voorbeelden van persoonlijke beschermingsmiddelen zijn het voorzien van lichaamsbedekkende kledij voor alle medewerkers die in direct contact komen met vervuilde grond en grondwater – deze kledij wordt ook continu gewassen –, het gebruik van waterbestendige handschoenen, het gebruik van FFP3-stofmaskers bij stofvorming of direct contact in de verontreinigde zone. Zowel die collectieve als persoonlijke maatregelen worden allemaal gebruikt.

Daarnaast zijn er ook nog organisatorische maatregelen voorzien, zoals onthaalinstructies specifiek met betrekking tot PFOS, en er zijn toolbox-meetings omtrent

PFOS, zodat elke werknemer zich ook heel bewust is van de problematiek. Dit gaat over zowel de gevaren als over hoe ermee om te gaan op de werf. Er staat bijvoorbeeld als aanbeveling om niet te eten op de werf, continu de handen te wassen en dergelijke. Dat vindt men allemaal specifiek terug in die toolbox rond de PFOS-zones. Ten slotte wordt er ook nog nauw toezicht gehouden op het naleven van de instructies en het gebruik en de toepassing van de voorziene maatregelen en middelen.

Als minister van Mobiliteit en Openbare Werken heb ik geen directe bevoegdheid om handhavingsmaatregelen uit te vaardigen. Wat we wel gedaan hebben, is aan Lantis vragen om gevolg te geven aan al die aanbevelingen die de commissie grondverzet heeft geuit, waartoe Lantis zich ook heeft geëngageerd. De aanbevelingen van de commissie worden ook verwerkt in de aangepaste technische verslagen en worden, zoals ik al zei, via een bijstelling van de voorwaarden van de omgevingsvergunning verder mee opgenomen. Dat laat dan de controlerende instanties – ik denk aan Grondbank, de OVAM, de milieu-inspectie – toe om die zaken te controleren en desgevallend af te dwingen, mocht dat nodig zijn. Lantis zal die zaken ook contractueel verankeren in de relatie met de aannemers, dus in die zin kan daar ook onderling wel een en ander afgedwongen worden.

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

**Tinne Rombouts (CD&V):** Dank u wel, minister, voor het heel duidelijke antwoord. Er zijn inderdaad wel wat vragen. Nu, de aanbevelingen gingen ook zeer breed. Maar ik ben heel blij met uw engagement om te stellen dat u van Lantis verwacht dat zij effectief met alle aanbevelingen rekening houden. En dat is ook op een positieve manier onthaald. We zijn ons er ook zeer goed van bewust dat een aanbeveling een aanbeveling is, maar dat we dat eigenlijk ook afdwingbaar willen maken, zodat dat ook effectief kan worden opgevolgd, en dat daar ook het nodige voor wordt gedaan.

Wat de handhavingsmaatregelen betreft, begrijp ik dat dat geen instanties zijn die onder uw toezicht staan, maar ik ga er dus wel van uit dat het rapport op zich duidelijk gekend is bij die diensten die wel effectief de opvolging en de handhaving moeten doen van alle aanbevelingen die in het rapport zijn opgenomen. Ik meende dat uit uw antwoord te mogen begrijpen, en ik zie u ook knikken. Dat is echt belangrijk, om ons ervan te kunnen vergewissen dat die opvolging goed gebeurt.

Ik heb nog drie kleine punctuele vragen. Wat de kluifrotonde betreft, heb ik begrepen dat er bij de eerste analyse een fout is gebeurd en dat men dat na onderzoek ook erkent en dat er nu een tweede controleanalyse gebeurt, voordat er effectief ingegrepen zou worden en de grond weggenomen zou worden. Kunt u iets zeggen over de timing? Hebt u daar een zicht op?

Ten tweede zijn er de gronden bij 3M die niet zouden mogen worden gemengd met gronden die van de Oosterweelwerken komen. Ik heb begrepen dat ook dat heel strikt wordt toegepast. Zit daar ergens een risico aan? We weten dat er een dading is gesloten waarbij naar de veiligheidsberm wordt gekeken om wel een deel van de grond te verwerken. Verwacht u daar eventueel conflicten rond? Of zijn er signalen dat daar eventueel conflicten rond zouden ontstaan? Is daar overleg over? Zijn daar afspraken over gemaakt met 3M, voortvloeiend uit de aanbeveling dat dat eigenlijk niet mogelijk is?

Een laatste vraagje betreft de communicatie richting de omgeving. Ook daar is duidelijk op ingezet. In de aanbevelingen werd specifiek melding gemaakt van het digitale meldpunt. Ik heb begrepen dat ook daar werk van gemaakt wordt. Hebt u een zicht op de timing daarvan?

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

**Stijn Bex (Groen):** Hartelijk dank, collega Rombouts, voor de interessante vragen. Het zijn vragen die we ons allemaal stellen en die ook al op meerdere fora aan bod zijn gekomen, in de PFAS-PFOS-onderzoekscommissie, in de commissie Leefmilieu en nu ook hier in de commissie Mobiliteit.

Bedankt ook, minister, voor uw uitgebreide antwoorden, antwoorden die ook al gegeven waren op een schriftelijke vraag van collega Mieke Schauvliege.

U hebt daarin ook aangegeven dat alle aanbevelingen uit de Commissie Grondverzet moeten worden gevolgd en dat u opdracht hebt gegeven om die te implementeren in de uitvoering door Lantis. Wat voor ons echter een beetje onduidelijk blijft, hoewel u daar vandaag wel voor een stuk een antwoord op hebt gegeven, is wie Lantis daarop controleert en dus nakijkt of die aanbevelingen ook daadwerkelijk worden gevolgd. We hebben in dit dossier al zoveel meegemaakt dat we niet alleen fouten die zijn gebeurd, moeten goedmaken, maar er ook absoluut voor moeten zorgen dat er niet nog bijkomende fouten gebeuren. Opdrachthouder Karl Vrancken, die het rapport van de Commissie Grondverzet schreef, gaf aan dat er op dit moment eigenlijk niemand controleert. U zegt dat die opdracht eigenlijk bij de Grondbank, bij de OVAM, bij de inspecties ligt. Daar mag toch geen enkele onduidelijkheid over bestaan. In welke mate hebt u al overlegd met minister Demir om daar sluitende afspraken over te maken? Als dat nog niet zou zijn gebeurd, zou u dat dan toch niet doen? Hoe zal hierover worden gecommuniceerd ten aanzien van de burgers?

**De voorzitter:** We zien Lantis volgende week trouwens tijdens de hoorzitting over het Toekomstverbond.

Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor de bijkomende vragen.

Mevrouw Rombouts, wat de tegenproeven betreft die zijn gedaan rond de kluifrontonde: zoals ik daarstraks al zei, er bleek dat er eigenlijk een menselijke fout was begaan in het labo met betrekking tot die meetresultaten. Daarom heeft men tegenproeven gedaan. Het is nog maar heel recent dat we een antwoord hebben gekregen van het labo dat de tegenproeven heeft gedaan, en dat bevestigt ook dat er een fout was bij de eerste meetresultaten en dat in principe die leeflaag van die kluifrontonde dus niet volledig zou moeten worden afgegraven. Nu, we gaan daar nog niet op vooruitlopen, dat moet nog allemaal formeel worden bevestigd, maar alleszins is de menselijke fout bevestigd door de tegenresultaten van het labo. Dat was sowieso ook een ander labo, om alle objectiviteit te garanderen.

Omtrent de veiligheidsberm is heel duidelijk de afspraak gemaakt dat men geen grond zal vermengen. Men zal dus geen grond van de terreinen van 3M mengen met grond van de werf. Daarom kan dat als dusdanig ook niet echt een conflict geven met de dading, zoals ik had begrepen uit uw vraagstelling. We zien dus niet echt een conflict wat dat betreft.

Dan was er de vraag wanneer het digitaal meldpunt concreet in werking zal treden. Daarop moet ik het antwoord nog even schuldig blijven. Alleszins heeft Lantis aangegeven daar werk van te zullen maken. Ik neem dus aan dat ze daar zo snel mogelijk aan zullen voortwerken en dat daar dan ook al die meetresultaten ter beschikking zullen worden gesteld en raadpleegbaar zullen zijn.

Mijnheer Bex, u vroeg wie dat nu allemaal controleert. Zoals ik daarstraks al zei in mijn initiële antwoord, het is de bedoeling dat een aantal van die aanbevelingen sowieso mee zullen worden opgenomen in de voorwaarden van de vergunning. Er zal half oktober een nieuwe aanvraag worden ingediend om die vergunningsvoorwaarden bij te stellen. Daarin zullen die aanbevelingen van Lantis concreet mee worden opgenomen. Als ze mee in die vergunning zijn opgenomen, dan is de handhaving daar

sowieso ook daadwerkelijk aan gekoppeld. Dan is het aan de respectievelijke handhavingsinstanties, de OVAM, de Grondbank, de milieu-inspectie om daar dan ook concreet gevolg aan te geven. Ik denk dat het feit dat men zich bij Lantis zelf engageert om ervoor te zorgen dat er bijgestelde vergunningsvoorwaarden komen, waarin die aanbevelingen allemaal mee zijn opgenomen, eens te meer toont dat men zich die aanbevelingen ten volle eigen wil maken, dat men die zelfs afdwingbaar laat maken door ze mee te laten opnemen in de vergunningsvoorwaarden. Dat lijkt me voldoende garantie te geven dat Lantis al die aanbevelingen in het uitvoeren van de werken expliciet zal honoreren en zich eigen zal maken. Ik heb echter geen handhavingsbevoegdheid. Het is dan aan de diverse instanties om hun handhavingsbevoegdheid ter zake uit te oefenen.

En ja, uiteraard zal collega Demir, als voogdijminister van deze handhavingsinstanties, er zeker over waken dat dit ook effectief gebeurt.

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

**Tinne Rombouts (CD&V):** Dank u wel. Ik ben toch blij dat we hier het debat gevoerd hebben, want voor mij was er toch wel heel wat nieuwe informatie, en vooral ook duidelijkheid en klaarheid rond de opvolging van werken, en het feit dat het engagement er ook is om het zelfs juridisch afdwingbaar te maken. Het is zo ook heel duidelijk voor de handhavingsdiensten dat daar ook op kan en moet worden toegezien. Zoals ik daarnet al stelde, ga ik ervan uit dat ook alle diensten die een handhavende rol hebben, op de hoogte zijn van het volledige rapport, om ervoor te zorgen dat het op het terrein inderdaad ook correct wordt uitgevoerd.

Minister, wat betreft de kluifrotonde: oké, we stellen vast dat er inderdaad een menselijke fout gebeurd zou zijn. Dat wordt bevestigd door uw controlemetingen. Ik denk wel dat het heel belangrijk is dat we daar dan een goede communicatie rond voeren. Er was natuurlijk een screening gedaan om te kijken of de werken op een goede en veilige manier kunnen gebeuren. Daar komt iets uit. Het moet wetenschappelijk correct zijn, en terecht, want als er fouten gebeurd zouden zijn, dan moeten die zo snel mogelijk rechtgezet worden. Maar voor een burger die bezorgd is, is dat natuurlijk geen gemakkelijke boodschap. Het is niet makkelijk om dat een plaats te geven. Ik denk dat we dan echt wel heel goed moeten zorgen voor de communicatie. We moeten uitleggen wat er gebeurd is, zodat eenieder mee is, en het vertrouwen behoudt in het rapport en in het werk dat gebeurt. Ik denk dat dat heel belangrijk is.

Tot daar mijn vragen. Ongetwijfeld komen we hier later nog op terug. Bedankt alvast voor de antwoorden en voor het engagement.

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

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitspraken van de minister over rekeningrijden – 13 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen in verband met de invoering van het rekeningrijden – 14 (2021-2022)**

**Voorzitter: mevrouw Martine Fournier**

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



**Stijn Bex (Groen):** Minister, collega Maertens heeft er gisteren in de plenaire zitting op gewezen dat u beschikt over zeer loyale leden van de meerderheid in deze commissie. Maar af en toe maakt u mij ook blij als lid van de oppositie, bijvoorbeeld toen u zich eind september in de krant De Tijd uitsprak voor rekeningrijden als belangrijk onderdeel van de klimaatinspanningen die Vlaanderen moet leveren.

Volgens u moeten we op termijn gaan naar een belasting op het gebruik van een personenwagen in plaats van een belasting op het bezit. Maar dat moet wel budget-neutraal zijn, zegt u, en er moeten voldoende alternatieven zijn voor de auto. Idealiter moet zo'n systeem uitgewerkt worden in samenwerking met de andere gewesten. Het is niet de eerste keer dat u zich principieel voorstander toont van een slimme kilometerheffing. Ook minister Diependaele toonde zich al voorstander.

Dat is eigenlijk wel logisch, want de Vlaamse regering heeft de ambitie om een ambitieuze 60/40 modal shift te realiseren, en rond Antwerpen, Gent en Brussel zelfs een 50/50 modal shift. Er is het Luchtbeleidsplan 2030, waarin de regering de ambitie geformuleerd heeft om het aantal voertuigkilometers te doen dalen van 58,6 miljard in 2015 naar 51,6 miljard kilometers in 2030. Momenteel zijn we aan het stijgen, collega's. Dat wil dus zeggen dat we een serieuze duik naar beneden moeten doen om die doelstelling te halen.

Er is ook al heel wat voorbereidend werk geleverd rond zo'n slimme kilometerheffing. Er is een studie 'Uitrol van een systeem van wegenheffing' in opdracht van het Departement Omgeving, uitgevoerd door experts van Transport & Mobility Leuven en de KU Leuven. Die werd eigenlijk op 8 november 2019 opgeleverd, en we hebben daarover ook al in het parlement gediscussieerd. Die studie kwam tot de slotsom dat de invoering van een slimme kilometerheffing tot een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit zou leiden, tot een vermindering van de congestie – van de files dus – en dat de invoering absoluut mogelijk was op een sociaal verantwoorde wijze. Recent hebben ook tal van werkgeversorganisaties opgeroepen om een dergelijk systeem in te voeren. Vorige week nog kwam er een studie uit Zwitserland, waar men bij 3400 burgers – dacht ik – een studie heeft gedaan. Als je mensen beloont om hun auto te laten staan en voor alternatieve middelen te kiezen – als je met andere woorden rekeningrijden doorvoert – dan heeft dat een positief effect op de files. Het is dus eigenlijk een empirische studie die het effect heeft aangetoond. Ik nodig iedereen uit om kennis te nemen van die studie.

Tot zover het goede nieuws. In antwoord op mijn schriftelijke vraag nummer 1293 van 10 juni 2021 gaf u enerzijds aan dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van de werken aan de R0 nog geen rekening hield met de plannen van de Vlaamse Regering voor een ambitieuze modal shift, noch voor een vermindering van het aantal voertuigkilometers in het luchtbeleidsplan. In de scopingnota voor de R0 wordt evenmin rekening gehouden met het mogelijke effect van de invoering van een slimme kilometerheffing. De werken zullen nochtans ten vroegste rond 2030 afgerond zijn, wanneer rekeningrijden volgens u een feit zou moeten zijn.

Aan de ene kant wil de Vlaamse Regering een heel aantal maatregelen nemen om het aantal autokilometers terug te dringen, maar aan de andere kant maakt ze plannen voor weginfrastructuur in 2030 die helemaal geen rekening houden met de doelstelling om minder verkeer te hebben. Men gaat de infrastructuur verbreden, terwijl men minder auto's wil. Dat vinden wij onlogisch. Op welke manier maakt een slimme kilometerheffing deel uit van de plannen van de Vlaamse Regering om een topregio te worden inzake oplossingen voor de klimaatproblematiek, zoals aangekondigd in de Septemberverklaring?

Zult u, zoals u eerder aangaf, tegen 2025 klaar zijn met voldoende alternatieven voor de autogebruiker? Hoe staat u tegenover het invoeren van een gebiedsdek-kende kilometerheffing, over het hele land dus, dat is voor mij België, waarbij er

een nulheffing komt voor slecht ontsloten gebieden, in afwachting van onder meer een goede ontsluiting met openbaar vervoer en fietsnetwerken?

Hoe wordt het dossier van de slimme kilometerheffing – waar elke Vlaamse meerderheidspartij voorstander van is, alleszins principieel – voorbereid binnen de Vlaamse Regering? Volstaan de bestaande studies om het overleg met de andere regio's aan te gaan?

Zult u de gesprekken met het Waalse gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over de invoering van een slimme kilometerheffing opstarten? Kunnen deze gesprekken wat u betreft plaatsvinden in het kader van het overleg over het Brusselse SmartMove?

Acht u het aangewezen om bij de planning van wegenwerken met tijdshorizon 2030 alvast rekening te houden met de toekomstige invoering van rekeningrijden, en met de effecten daarvan op het verkeer? Zult u De Werkvennootschap – als zij plannen maakt voor de R0 – aansporen om rekeningrijden alsnog mee te nemen als een variant in het vervolg van de studiefase? Nu zijn de studies gemaakt alsof er niets gaat veranderen, maar u hebt fantastische plannen om de verkeersdrukke terug te dringen. Zou men de plannen voor de weginfrastructuur niet beter maken in functie van wat u voor ogen hebt?

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

**Bart Claes (Vlaams Belang):** Voorzitter, minister, ik heb ook een vraag over het rekeningrijden. Ik ben wel iets minder enthousiast dan collega Bex dat ik die vraag moet stellen. In de vorige legislatuur had de Vlaamse Regering met minister Weyts als minister van Mobiliteit in 2017 plannen om rekeningrijden voor personenwagens in te voeren in het Vlaamse Gewest. Hij bestelde daar een studie over. Ongeveer een maand voor de verkiezingen, in april 2019, toen er wat weerstand was ontstaan, kwam minister Weyts op tv vertellen dat er een bocht gemaakt werd en dat het rekeningrijden begraven was. In het Vlaamse regeerakkoord van 2019 kunnen we over het rekeningrijden, de slimme kilometerheffing voor personenwagens, niets terugvinden.

Enkele maanden later hebben we hier in de commissie de studie besproken en was u nog van mening, minister, dat rekeningrijden voor personenwagens er niet zou komen. Gaandeweg is die communicatie beginnen te veranderen toen de Brusselse Hoofdstedelijke Regering had aangekondigd dat men met rekeningrijden wou starten in de hoofdstad en in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. U was toen niet helemaal tegen zo'n systeem, maar het moest dan wel gebiedsdekkend zijn.

Ondertussen is de coronacrisis er geweest, met twee harde lockdowns. Het verkeer was minimaal. Er waren geen files. Maar sinds in september de maatregelen zijn versoepeld en mensen weer meer naar het werk gaan, zien we dat de wegen steeds meer dichtslibben. U hebt, zoals collega Bex zei, een interview gegeven in De Tijd, waar u meer prominent voorstander blijkt te zijn van zo'n slimme kilometerheffing in de toekomst voor heel dit land. Zelfs andere organisaties zoals Voka en Vias zijn in zekere mate voorstander, maar zij pleiten terecht ook voor andere maatregelen, zoals het thuiswerk meer integreren in de gemeenschap en volop inzetten op slimme toepassingen, zoals slimme verkeerslichten, die heel veel zullen kunnen doen aan de filedruk in dit gewest.

Minister, wat is de huidige visie van u en de coalitiepartners over het al dan niet invoeren van zo'n slimme kilometerheffing? Wat is de huidige stand van zaken juist? Wat is uw standpunt juist over het budgetneutraal zijn, en wat moet ik daaronder begrijpen? Is dat budgetneutraal voor de Vlaamse overheid of voor de automobilisten? Dat is natuurlijk een groot verschil. Zijn er geen nieuwe alternatieve

zienswijzen ontsproten tijdens de coronacrisis om de filedruk te bestrijden, zoals de vertegenwoordigers van Voka en Vias recent hebben aangehaald in de pers?

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, er zijn verschillende invalshoeken, de ene enthousiast en de andere iets minder enthousiast. Alleszins dank voor uw vraag over de kilometerheffing, zodat we het andermaal duidelijk kunnen stellen. Ik zie alleszins geen wijziging in mijn communicatie, maar ik wil dat alleszins hier nog even verduidelijken.

Op de eerste plaats moet ik tegen jullie zeggen, en dat weten jullie, dat er in ons regeerakkoord, dat eind 2019 werd afgesloten, niets is opgenomen over een Vlaamse kilometerheffing. Dat wil ik op de eerste plaats benadrukken. Dat betekent dat er geen consensus is binnen de Vlaamse Regering om op dit ogenblik een kilometerheffing in te voeren.

Tegelijkertijd herhaal ik graag de voorgeschiedenis over de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. We zijn daar in 2007 over beginnen spreken met de drie gewesten. We hebben in 2014 met de drie gewesten daaromtrent een samenwerkingsovereenkomst gesloten en die werd finaal in 2016 van kracht.

Waarom benadruk ik dat? Op het moment dat men begint te praten over het al dan niet invoeren van een kilometerheffing, zal er sowieso nog een weg te gaan zijn. Het staat alleszins niet in ons regeerakkoord, nogmaals voor alle duidelijkheid. Maar ik denk dat dat niet belet dat wij ons mogen uitspreken pro of contra een bepaald systeem. Ikzelf en bij uitbreiding mijn partij hebben altijd gezegd voorstander te zijn van een heffing op het gebruik, eerder dan op het bezit. Dat wil ik eens te meer benadrukken.

Ik heb ook altijd gezegd, en dat blijf ik altijd herhalen, dat de stadstol die men in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wilde invoeren, niet de kilometerheffing is zoals wij die zien, namelijk een verschuiving van een heffing op het gebruik in plaats van op het bezit. Als wij denken aan een kilometerheffing, dan moet het sowieso een gebiedsdekkende kilometerheffing zijn voor heel het Belgische grondgebied, naar analogie met de kilometerheffing voor vrachtwagens. Dat betekent dat in mijn ogen de drie gewesten binnen dit land een samenwerkingsovereenkomst zullen moeten sluiten, ook naar analogie met de kilometerheffing voor vrachtwagens. We willen er ook geen belastingverhoging van maken. Het moet een verschuiving zijn van de belasting, waarbij de weggebruiker sowieso zelf de keuze kan hebben of hij al dan niet wil betalen voor het gebruik van zijn wagen of gebruik wil maken van duurzame alternatieven. Natuurlijk moeten die duurzame alternatieven er dan ook zijn.

Daarom heb ik ook altijd gezegd dat, als we spreken over een kilometerheffing, er meer dan voldoende alternatieven voorhanden moeten zijn. Die zijn er vandaag de dag niet in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. En die zijn er ook nog niet in de Rand, met name op Vlaams grondgebied. Wel wil ik meegeven dat we daar ten volle in investeren: deze legislatuur investeren we niet minder dan 1,3 miljard euro met de Werkvennootschap, in de Vlaamse Rand, om te werken aan duurzame alternatieven. Daarmee benadrukken we dat die modal shift sowieso van groot belang is.

Ik heb in het interview inderdaad gezegd dat de vraag niet zozeer zal zijn of er een kilometerheffing moet komen, maar eerder wanneer. En het antwoord daarop is natuurlijk: wanneer er draagvlak is voor die kilometerheffing. De heer Bex verwijst wat dat betreft naar de studie uit 2019. Dat was geen eindstudie, maar daar is duidelijk gebleken dat er ook werk moet worden gemaakt van een taxshift. Men kan dus niet een en-enbeleid voeren, zoals op dit ogenblik met de Brusselse stadstol gebeurt, maar er moet een taxshift komen richting die belasting op gebruik. Uit die studie van 2019 bleek ook dat er op dat moment nog geen draagvlak was. Een

derde was pro, een derde was contra, een derde was onbeslist. Aan dat draagvlak moet dus ook nog volop gewerkt worden.

Maar met het fileleed dat we continu zien, heb ik de indruk dat dat draagvlak gestaag aan het groeien is. Dat is misschien op zich een goede zaak. Maar het moet nog altijd een sturende, slimme en gebiedsdekkende kilometerheffing zijn, en daarvoor moet er samengewerkt worden, over de gewestgrenzen heen.

Ik ga specifiek in op de concrete detailvragen. Een slimme kilometerheffing kan een onderdeel vormen van de aanpak van de klimaatproblematiek, maar – ik herhaal – ik denk niet dat het voor 2024 of in deze legislatuur kan worden ingevoerd. Er moet immers nog bijkomend studiewerk gebeuren, omdat het niet verankerd is in het regeerakkoord. En sowieso moet er consensus zijn over de drie gewesten heen.

Bij de concrete projecten houd ik dus op korte termijn geen rekening met de invoering van de verruimde kilometerheffing, maar zoals ik al heb toegelicht wil ik evenmin initiatieven nemen die de invoering van een kilometerheffing op langere termijn zouden hypothekeren.

We werken momenteel volop aan alternatieve mogelijkheden voor de automobilist – ik denk aan al de initiatieven rond het Brabantnet, de park-and-rides, de fietssnelweginfrastructuur en de fietsinfrastructuur. Het zal dus aan een volgende Vlaamse Regering zijn om te oordelen wanneer de tijd rijp is voor een effectieve invoering.

Op dit ogenblik lopen er nog geen verdere studies naar een slimme kilometerheffing. Er zal sowieso nog wat studiewerk moeten gebeuren rond die taxshift; dat bleek ook heel duidelijk uit de studie van 2019. Op dit moment ben ik niet gemandateerd door de Vlaamse Regering om met de collega's van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest of het Waalse Gewest te onderhandelen over een slimme kilometerheffing. Dat kan u misschien geruststellen.

Alleszins blijf ik ook bereid om het overleg rond SmartMove verder te zetten. U weet dat het Brusselse hoofdstedelijke Gewest rond SmartMove, rond onze Brusselse stadstol een advies gevraagd heeft aan de Raad van State. We weten niet wanneer dat advies er zal zijn; het is er alleszins vandaag nog niet. Zodra dat er is, zal het opnieuw op het Overlegcomité ter sprake komen, en zullen we kijken hoe we daar verder mee moeten omgaan.

Wat de budgetneutraliteit betreft, mag een kilometerheffing alleszins sowieso geen belastingverhoging voor de burger met zich meebrengen. Het kan wel een belastingverschuiving zijn, een verschuiving van het bezit van een wagen naar het gebruik van een wagen. Dat past in het kader van 'de vervuiler betaalt': de gebruiker betaalt. Het kan zodoende ook een oplossing bieden voor het fileleed. Men moet dan ook alle mogelijke alternatieven kunnen aanbieden. Iemand die veel kilometers zou willen afleggen, maar geen alternatieven heeft, mag uiteraard niet gesancioneerd worden. Maar iemand die de alternatieven heeft – en aan die alternatieven werken we ten volle – die moet de bewuste keuze kunnen hebben: een heffing betalen of kiezen voor duurzame alternatieven.

We blijven natuurlijk volop werken aan andere mobiliteitsoplossingen. Het telewerken blijven we nog altijd promoten. Verder blijven we ook volop inzetten op duurzame alternatieven, op intelligente verkeerslichten inzake doorstroming. Kortom, een heel aantal elementen die complementair zijn. Het een hoeft het ander niet uit te sluiten. Maar toekomstgericht – en ook heel wat experts zeggen dat – denk ik dat een kilometerheffing, een belasting op gebruik in plaats van bezit, sowieso een goede zaak zou zijn, vanuit klimaatoogpunt, maar zeker ook gelet op de filedruk. Want we mogen allemaal elektrisch gaan rijden, dat zal goed zijn voor het klimaat, maar dan zullen we ook elektrisch nog altijd in de file staan. We moeten dus ook

een antwoord bieden op de filedruk. Toekomstgericht ben ik dus alleszins een believer in een kilometerheffing.

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

**Stijn Bex (Groen):** Minister, ik ben optimistisch van nature. In die zin blijf ik blij met uw principiële keuze voor de slimme kilometerheffing. Ik ben ook optimistisch omdat we zondag bijvoorbeeld de klimaatmars hebben. We weten allemaal hoe dringend het is om aan die problematiek iets te doen. In dat opzicht kan ik mij niet inbeelden dat een vooruitziende politica als uzelf tot 2024 zou wachten om hier verder mee aan de slag te gaan. Ik hoop alleszins dat u uw coalitiepartners wel kunt overtuigen en dat de collega's hier in de commissie ook de mensen in hun partij kunnen overtuigen. Het is een dossier waarvan iedereen, behalve de partij van collega Claes, zegt: 'Dat is wat we moeten doen, maar we durven nog niet goed.' Ik hoop dat jullie allemaal, zowel vanuit mobiliteitsoogpunt als vanuit klimaat oogpunt, binnen jullie partij dat debat aangaan.

Uit alle buitenlandse voorbeelden waar al zo'n heffing is ingevoerd, blijkt dat het draagvlak inderdaad moet groeien. En dat groeit niet door erover te praten. Dat groeit door het te doen en doordat de mensen kunnen zien wat voor een gunstig effect het heeft op de mobiliteit als je het ook effectief invoert. Dat is gebleken in Londen. Dat is gebleken in Stockholm. Ik zou dus oproepen om niet te blijven wachten op een draagvlak. Er wordt vaak een verkeerd beeld van opgehangen door bepaalde partijen en door de autolobby. Zo'n draagvlak komt er zeer moeilijk. Doe het gewoon, en dan zal het draagvlak groeien, doordat mensen merken dat het een positief effect heeft.

Ik bleef toch wat op mijn honger zitten, minister, toen u het had over voldoende alternatieven. Ik woon zelf in Brussel. U woont in Limburg. Als ik het goed begrijp, is ongeveer heel Vlaanderen perfect uitgerust om een slimme kilometerheffing in te voeren, maar ligt er enkel een probleem in Brussel en in de rand rond Brussel, want dat zijn de enige twee voorbeelden die u genoemd hebt waar nog bijkomende alternatieven nodig zijn voor het autoverkeer. 'I beg to differ', collega's. Ik denk dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest in alle bescheidenheid zeer zwaar investeert in openbaar vervoer, qua infrastructuur meer dan het Vlaamse Gewest, op die kleine oppervlakte. En de context is totaal verschillend. Maar ik kan u verzekeren dat vanuit het centrum van Brussel men met het openbaar vervoer, met de metro, maar ook met de trein en dan met zo'n plooi-fiets, heel gemakkelijk overal in Vlaanderen raakt. Ik denk dat het probleem vaak veeleer is om zich binnen Vlaanderen te kunnen verplaatsen en dat daar ook nog wel wat werk aan de winkel is.

Ik ga u niet vragen om heel de uitleg van basisbereikbaarheid nog eens over te doen, maar ik denk dat we niet alleen moeten kijken naar wat er zich in en rond Brussel afspeelt, maar dat Vlaanderen eerst voor eigen deur moet vegen op dat vlak. Ik moedig u daar zeker in aan.

Ik zou alleen graag willen weten – en dat is wel een concrete vraag – wanneer u dat voor het Vlaamse Gewest als voltooid ziet. Ik dacht dat u altijd hebt gezegd dat dat in 2024 wel klaar moet zijn. Als u zegt dat we er vanaf 2024 aan kunnen denken, dan reken ik er dan ook wel op dat u er als minister van Mobiliteit voor zorgt dat dat daadwerkelijk wordt geregeld. Kunt u daar nog iets meer over zeggen?

Minister, wat de concrete projecten betreft, voor weginfrastructuur geldt hetzelfde als voor fietsinfrastructuur: 'Build it and they will come.' Verbreed de ring rond Brussel en de ring rond Brussel zal vol staan. Dat is dus wat we niet moeten doen. Zeker als we weten dat we tal van maatregelen willen nemen om mensen uit hun auto te krijgen en hen voor alternatieven te doen kiezen, dan moeten we die ring rond Brussel niet verbreden. Ik vind het eigenlijk onbegrijpelijk dat men doorgaat met plannen terwijl men eigenlijk weet dat men daar in 2030 veel minder verkeer

wil hebben. Ik zeg niet dat er aan die ring rond Brussel niks moet gebeuren, maar ik zou wel hopen dat men bij het opbouwen van die plannen ten minste rekening houdt met de eigen beleidsdoelstellingen.

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

**Bart Claes (Vlaams Belang):** Minister, dank u wel.

Hier wordt vaak gegooid met voorbeelden uit het buitenland, maar dat is natuurlijk niet toepasselijk voor Vlaanderen. Dat gaat over grootsteden als Londen. Ik dacht dat ook Stockholm of Kopenhagen werd genoemd. Ik weet het nu niet juist meer. Dat zijn grootsteden, maar dat is zeker niet te vergelijken met dat in te voeren gebiedsdekkende systeem voor heel Vlaanderen, laat staan heel dit land. Ik vraag me zelfs af hoe men dat zou controleren. Al bij de invoering voor vrachtwagens, een systeem dat trouwens ook niet gebiedsdekkend is, maar op bepaalde gewestwegen, was er een probleem om dat te controleren voor buitenlandse chauffeurs. Ik vraag me dus af hoe dat zou zijn met betrekking tot buitenlandse personenwagens. Ik denk dat een vignet wat dat betreft een veel betere oplossing zou zijn, maar goed.

In de studie die wij hebben besproken, werden verschillende systemen ter controle voorgesteld. Hebt u een voorkeur voor een systeem? Er zijn er met camera's. Er zijn er ook met modules die in de auto moeten worden geplaatst, die dan ook opnieuw moeten worden aangekocht door de automobilisten. Dus, over de taxshift en de budgetneutraliteit gesproken, het is nog maar de vraag wat dat gaat kosten.

Ik wil nog even verder ingaan op die taxshift. U verwees wel naar de elektrische wagens, maar ik vermoed dat er in 2030 ook nog veel wagens met een verbrandingsmotor zullen rondrijden. Hoe zou u dan budgetneutraal die taxshift doen, de belasting op gebruik verplaatsen naar die kilometerheffing? Pleit u dan eigenlijk voor een regionalisering van de accijnzen op brandstof, of hoe moet ik dat juist zien? Of gaan die volledig verdwijnen, in samenspraak met de federale overheid?

Hoe lang denkt u nodig te hebben om zo'n systeem in te voeren? Ik verwijs naar de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Daar zijn er ook al zoveel problemen, met de gunning van de mobiliteitscentrale en zo. Ik heb het al gezegd: zo'n kilometerheffing is nog nooit gedaan op nationaal, gebiedsdekkend niveau. Denkt u niet dat het bijzonder moeilijk zal zijn om dat te implementeren, en dat het heel veel tijd in beslag zal nemen? Kunnen we niet beter ons heil zoeken in het invoeren van een wegvignet?

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Goede collega's, ik denk dat dit zo'n symbooldossier is geworden. Met de fanfare op kop ga je op dat vlak nooit stappen zetten, denk ik. Dan is voor mij het instrument ondergeschikt aan het doel, namelijk inderdaad inspanningen leveren op het vlak van het klimaat, en ook inspanningen leveren om economische kosten te vermijden. De filedruk is vandaag immers dermate groot dat bepaalde investeringen in deze Vlaamse regio niet meer gebeuren, omdat bepaalde internationale bedrijven aangeven dat men hier op bepaalde momenten niet meer op zijn bestemming geraakt. Ze vinden dan dat ze hun goede geld ook wel elders kunnen investeren binnen die eengemaakte Europese binnenmarkt. Ons land is dan dus niet de monopoliehouder wat dat betreft, is dan niet de plaats der plaatsen waar investeringen moeten gebeuren.

Goede collega Bex, en zo wil ik u ook nog graag blijven aanspreken, het probleem is natuurlijk ook dat ze in Brussel plotseling het idee hadden van een kilometerheffing en een stadstol. Het ging vooral over de tol en het feit dat dat minstens 200 miljoen euro per jaar moest opbrengen, op de kap van de Vlaamse en de Waalse pendelaar. Want dat was niet Vlamingen tegen Brusselaars, dat was

eigenlijk het land tegen de hoofdstad. De pendelaars, die zorgen daar toch voor welvaart, en voor een stuk beweging, het ontmoeten van mensen, vreemdelingenverkeer, en wat dat betekent op het economische en op het culturele vlak. Maar dat rekeningrijden moest ook, en boven alles, 200 miljoen euro opbrengen. Dat zet natuurlijk meteen een serieuze valse noot.

In heel uw verhaal blijft u altijd kamperen op het klimaatterrain, de rest laat u buiten beschouwing. Niemand, ook mijn partij niet, zal ook maar een millimeter aan protest inbrengen tegen een benadering waarbij men verbruik belast boven bezit. Dat is een van onze eigen klassiekers.

Ik denk trouwens ook dat, als men deze problematiek wil aanpakken, dat zal zijn in een hele reeks, een hele 'range' van maatregelen: via een klantvriendelijk, vraaggestuurd openbaar vervoer, via het aanzetten tot het maken van korte verplaatsingen met de fiets in plaats van met de wagen. 54 procent van de verplaatsingen in Vlaanderen zijn verplaatsingen met een afstand van minder dan 5 kilometer. Haal dat er eens uit, en je krijgt waarschijnlijk het gevoel dat je weer in een coronacrisis, in een lockdown terecht komt, want dat zijn duizenden wagens die dan verdwijnen. En mogelijk kan het ook een slimme, gebiedsdekkende, budgetneutrale kilometerheffing zijn. Ik wil alleen maar dit zeggen: in Nederland heeft men dat systeem afgevoerd. Nederland gidsland, maar in Nederland hebben ze dat dus afgevoerd.

En inderdaad, voor ons is het regeerakkoord onze bijbel. Ik denk, minister, als men dat wil doen, zal men dat in een totaliteit moeten bekijken. Het verhaal van de kilometerheffing is een ideologisch punt geworden en is ook verbrand door de mismatch in Brussel, waar het vooral geld moest opbrengen. Als je het alleen maar op die kilometerheffing toespitst, dan denk ik dat je daar geen stappen meer vooruit kan zetten in de richting van klimaat of van filebestrijding, en andere nobele maatschappelijke doelstellingen.

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

**Jo Brouns (CD&V):** Ja, ik wil hier heel kort bij aansluiten. Minister, ik denk dat er hier weinigen zijn die in een regio wonen – wij tweeën wonen er in – waar er meer autobezitters per gezin zijn dan in het Maasland, collega Keulen. En dan is er natuurlijk de vraag naar alternatieven. Ik denk dat iedereen hier die mening deelt, dat je moet beschikken over voldoende alternatieven. Ik heb dat hier vandaag ook al heel vaak gehoord, dat dat een cruciale randvoorwaarde is om te komen tot een gebiedsdekkende kilometerheffing.

Vandaar ook mijn korte vraag: is er wetenschappelijk studiewerk verricht over wat 'voldoende' is? Wanneer is het voldoende, in het bijzonder in de meer perifere gebieden? Er zijn in de vorige legislatuur berekeningen gemaakt, dat het bijvoorbeeld vanuit de regio Limburg 500 euro zou kosten als je je moet verplaatsen naar Brussel. Dat is natuurlijk iets wat onmogelijk kan. Daarom de vraag: is er inzicht op dat vlak, rond alternatieven? Waar ligt de lat? Wat moeten we daar bijkomend nog doen? Graag daarover uw mening en visie.

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Ik wil nog even aansluiten bij de kilometerheffing. Ik spreek eigenlijk ook liever over 'taxshift' – zoals u dat zo mooi zegt, minister –, want een heffing, dat klinkt alsof we weer eens gaan belasten. Een taxshift is eigenlijk een verschuiving van wat de automobilist ook nu al betaalt om met de auto te rijden. Dat bedrag van het rekeningrijden – laat ons het zo maar even noemen – moet slim zijn. Het moet afgestemd zijn op de congestie van het moment, op de spijtstijden. Het heeft natuurlijk geen zin om iemand te laten betalen die ergens op een lege autosnelweg rijdt, midden in de nacht, in pakweg Limburg, om in die regio te blijven.

Collega Brouns stelde de vraag 'wanneer is het voldoende', maar aanvullend daarbij moeten we ook wel beseffen dat je Limburg of West-Vlaanderen nooit zal kunnen vergelijken met Brussel of Antwerpen, waar het openbaar vervoer altijd veel meer uitgebouwd zal zijn. De vraag is dan of er naast het verhaal van de taxshift ook geen studie nodig zal zijn voor welke aanpak we specifiek kunnen doen om rekeningrijden in te voeren in gebieden met weinig alternatieven. Voldoende, maar nog altijd minder dan in andere gebieden. Moet ook daar geen specifiek onderzoek naar verricht worden, hoe men kan differentiëren? Gebiedsdekkend? Oké, maar er zullen allicht gebieden zijn waar het tarief dan – bij wijze van spreken – nul moet zijn, of zal zijn. Ik denk dat, om het draagvlak te verhogen, ook daar nog extra studiewerk zal nodig zijn. Ik weet niet welke concrete plannen op tafel liggen. Wordt dat dan samen met de andere gewesten gedaan, of gaan we dat soort studiewerk als Vlaanderen alleen blijven doen?

Dat zijn vragen die nu toch stilaan op tafel liggen, en waar wij ook graag een antwoord op hebben.

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u voor de bijkomende terechte vragen en bedenkingen. Ik ga eerst even terug naar de studie van 2019.

Die heeft aangetoond dat er nog heel wat bijkomend onderzoekswerk moet gebeuren, met name rond het creëren van draagvlak. Voor sommigen is dat niet belangrijk, ik vind van wel. In 2019 werden in de pers een aantal bedragen vernoemd. Hoeveel zou het voor een doorsnee persoon kosten om van plaats X naar plaats Y te rijden? Daardoor is het draagvlak helemaal onderuitgehaald. De heer Keulen verwees naar Nederland. Iets doen zonder draagvlak is geen goed idee.

Verder bleek uit de studie van 2019 dat er nog bijkomend onderzoek nodig was naar die taxshift. Dat is een betere benaming dan een heffing. Het moet sowieso een taxshift zijn in die zin dat de verkeersbelasting wordt vervangen door een heffing op het gebruik. Dat lijkt me logischer, het kan meer sturend werken. Verder bleek uit de studie dat men een ruimere taxshift moet beogen, omdat mensen die veel verder wonen en genoodzaakt zijn om de wagen te nemen omdat ze geen alternatieven hebben, en zich niet kunnen permitteren om daarvoor extreem hoge heffingen op de tafel te leggen. We zouden het zo mensen in armoede nog moeilijker maken. Daar moeten we ons voor hoeden. Er moet draagvlak zijn. Daar moet sowieso een ruimere taxshift aan gekoppeld zijn, niet louter en alleen de verkeersbelasting, maar veel ruimer.

Ten derde moet men ook rekening houden met de differentiatie. De detailkeuzes moeten nog worden gemaakt, detailkeuzes in functie van congestiegevoelige zones, in sommige gebieden misschien een nultarief. Collega Brouns heeft verwezen naar het verre Maasland. Men kan inderdaad niet voor iedereen hetzelfde tarief opleggen. Er moet nog heel wat onderzoek rond gebeuren. Ik zeg het opnieuw: de tijd is nog niet rijp om het zomaar even in te voeren of klaar te zetten zodat we in 2024 op het knopje kunnen drukken.

Mijnheer Bex, ik heb zeker niet gezegd dat de Vlaamse overheid alleen investeert in de Vlaamse Rand en dat het dan wel in orde komt. Ik heb zeker ook niet gezegd dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet investeert, zij investeren en wij ook. Al die investeringen – zowel in het Brusselse Gewest als in de Vlaamse Rand, maar ook in heel Vlaanderen – zijn absoluut noodzakelijk om de modal shift te faciliteren en ervoor te zorgen dat er duurzame alternatieven zijn.

Die alternatieven, dat moet een heel uitgebreid gamma en aanbod zijn. Men kan wel zeggen dat men vanuit het verre Maasland, vanuit het verre Kinrooi bijvoorbeeld, de auto kan nemen tot het eerstvolgende treinstation, Genk of Hasselt, en



dat men dan de trein kan nemen richting Brussel. Als men in het centrum moet zijn, en geen andere verplaatsingen moet doen, en men is invalide of kan niet met een plooi-fiets overweg, moet men in het station van Brussel blijven hangen en zien hoe men verder geraakt. Men kan misschien een taxi gebruiken, maar het moet allemaal haalbaar en betaalbaar blijven. Ik wil er geen karikatuur van maken, maar er moet nog een en ander gebeuren. Er moet nog heel wat geïnvesteerd worden, ook in weginfrastructuur.

Er is verwezen naar de grote infrastructuurwerken in Limburg, de Noord-Zuidverbinding. Dat is investeren in weginfrastructuur, maar ook in een vrije busbaan waar hoogwaardig openbaar vervoer ervoor kan zorgen dat mensen verleid worden om dat te gebruiken, dat ze niet in de file willen staan met een personenwagen, maar met hoogwaardig openbaar vervoer in een vrije bedding de verplaatsing sneller kunnen maken tussen het noorden en het centrum van onze provincie.

Het zijn kortom een aantal voorbeelden om te zeggen dat er ook nog wel moet geïnvesteerd worden, ook in weginfrastructuur. Dat doen wij in Vlaanderen. Dat doen wij in de Vlaamse Rand en ook in de andere gebieden in Vlaanderen.

Kortom, ik geloof in een slimme, sturende en gebiedsdekkende kilometerheffing. Ik denk dat we wat dat betreft met de drie gewesten moeten samenwerken, zoals het ook in het verleden gebeurd is voor de kilometerheffing voor vrachtwagens. Er moet nog bijkomend onderzoek gebeuren. Er moet nog een en ander bestudeerd worden. De studie van 2019 was geen eindverhaal, was geen pasklare oplossing. Neen, ook daar kwam heel duidelijk naar boven dat er over een aantal specifieke uitgangspunten nog bijkomend onderzoek moet gebeuren, onder meer rond de taxshift, maar ook rond de differentiatie van de tarieven en van de systemen. Vandaag ga ik niet zeggen via welk systeem het moet gebeuren. Daarom moet nog meer onderzoek gebeuren. Maar toekomstgericht denk ik dat een dergelijk systeem een goede zaak zou zijn en sturend kan werken en zodoende een oplossing kan zijn voor het klimaat en het fileleed.

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

**Stijn Bex (Groen):** Collega's, ik blijf optimistisch. De collega's van de N-VA zijn nu al zo royaal dat ze stilzwijgend toestemmen. Neen, dat neem ik terug, want dan heb ik seffens een persoonlijk feit aan mijn broek.

Ook collega Claes had enkel een paar praktische bezwaren bij het invoeren van een slimme kilometerheffing, praktische bezwaren die zeker oplosbaar zijn. Collega Claes, u zei dat het nog nooit is ingevoerd in een land als België. Ik zou u zeker aanraden om de studie eens te bekijken die in Zwitserland op grote schaal is uitgevoerd. Het kan zeker nuttig zijn om eens te bekijken wat dat geeft wanneer men dat op landniveau doet en niet op grootstedelijk niveau.

Collega Keulen, voor alle duidelijkheid, ik heb steeds gesproken over fileleed en het klimaat. Het is voor mij ook economie, tijdverlies, en klimaat. Die twee gaan perfect samen. Daar zit een ongelooflijke win-winsituatie in. Wanneer we spreken over het Brusselse model, dan wil ik gerust een aanbod doen. Ik ben niet in de positie om dat te doen, dat is een partijgenoot van u. Men kan het geld dat daar in Brussel binnenkomt vanuit Vlaanderen, op een of andere manier terug bezorgen aan Vlaanderen. Het is wat Brussel betreft zeker niet het doel om Vlaanderen als cashcow te gaan gebruiken.

Minister, ik ben blij dat u nog bent ingegaan op de mogelijkheid van de nulheffing. Groen vindt ook niet dat je voor mensen die op een plaats wonen die moeilijk bereikbaar is en die zich moeten verplaatsen naar een randgebied in een grote stad waar je niet gemakkelijk geraakt, die verplaatsingen zo zwaar moet taxeren,

waardoor die mensen die verplaatsingen niet meer kunnen maken. Dat moet men goed bekijken. Voor ons is dat nultarief zeker en vast bespreekbaar.

Ik wil afsluiten met een oproep. We weten allemaal dat dit in een of andere vorm goed zou kunnen zijn voor klimaat en voor mobiliteit. Laat ons toch niet die extra studies die we nodig hebben en die terecht gevraagd worden, pas beginnen uit te voeren in 2025. We weten allemaal hoelang het duurt om belangrijke hervormingen te kunnen doorvoeren. Minister, ik roep u op om daar binnen de regering verder draagvlak voor te zoeken. Laat ons al beginnen met het draagvlak in de regering, zodat we vandaaruit verder kunnen werken en dit dossier niet tot 2025 op de plank blijft liggen.

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

**Bart Claes (Vlaams Belang):** Minister, dank u wel.

Collega Bex, ik denk dat u mij niet volledig hebt begrepen. Ik wil natuurlijk elke beoogde maatregel wikken en wegen, maar ik blijf geen voorstander van zo een slimme, sturende kilometerheffing. In Vlaanderen heeft men als burger een wagen nodig als men niet in een grote stad woont en niet volledig leeft en werkt in een grote stad. Zelfs als je in zo'n stad woont is het al moeilijk en bijzonder tijdrovend om alles te doen zonder wagen.

Maar goed, zelfs het aantal personen dat de wagen gebruikt voor woon-werkverkeer stijgt nog altijd. Dat leidt inderdaad tot filedruk. Het is jammer dat verschillende partijen die fout, of bijna schuld, bij de burger leggen. Men zegt dat men de burger mee moet gaan sturen, terwijl ik vind – het is misschien een oude liberale logica – dat de overheid op dat vlak meer als dienstverlener moet optreden en werk moet maken van betere wegeninfrastructuur. Ze mag zeker geen wegcapaciteit laten verdwijnen bij beoogde infrastructuurwerken, zoals collega Bex aanhaalde voor de ring in Brussel. Alstublieft zeg. Zeker niet doen.

Voor de rest vind ik dat de overheid volop moet inzetten op slimme infrastructuur, slimme verkeerslichten, maar ook moet kijken naar het openbaar vervoer, om daar de nieuwste technologieën mogelijk te maken en in te voeren. Dus mijnheer Bex, mijn partij blijft tegenstander van zo'n slimme, sturende kilometerheffing. Bedankt.

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

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de continuïteit van de dienstverlening door De Lijn tijdens de stakingsactie van 24 september 2021 – 25 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Bij wijze van introductie: als het beter gaat ten opzichte van het verleden, moeten we dat ook durven te erkennen. Helemaal goed is het nog niet helemaal, vind ik, naar mijn goesting. 'Plus et en nous', en 'plus et en vous'. Ik begrijp ook dat de situatie bij De Lijn niet helemaal vergelijkbaar is met de situatie wat betreft de werkorganisatie bij NMBS.

Er zijn stappen in de goede richting gezet, en ik heb het nu over de continuïteit van de dienstverlening bij De Lijn tijdens de stakingsactie van 24 september jongstleden. Toen vond er een nationale betoging plaats van het Algemeen Belgisch Vakverbond (ABVV) en haar overheidsvleugel, de Algemene Centrale der

Openbare Diensten (ACOD). Bij De Lijn werd eveneens een stakingsaanzegging ingediend. Dat is op zichzelf jammer genoeg niet echt nieuws over groot nieuws.

De actie van 24 september was evenwel de eerste syndicale actie bij De Lijn waarbij de continuïteit van de dienstverlening van kracht was. Op de website van De Lijn was daags voordien inderdaad een lijst beschikbaar van alle bussen met daarbij telkens de vermelding of de ritten gereden zouden worden of niet.

Maar deze lijst was enkel in pdf-formaat raadpleegbaar op de website. In de routeplanner op de site en in de app was de aangepaste dienstregeling bijgevolg niet te vinden – dit in tegenstelling tot bij de NMBS. Het was ook opvallend dat de lijst een loutere opsomming bevatte van de al dan niet gereden ritten. Van een echt alternatief vervoersplan, waarbij prioriteit gegeven wordt aan bepaalde lijnen en tijdstippen – bijvoorbeeld rond de schooltijden – was nog niet echt sprake.

Ik heb al gezegd dat de situatie van De Lijn en NMBS niet helemaal vergelijkbaar zijn. We zetten stappen in de goede richting. Het is beter dan het verleden, maar het is nog niet helemaal goed naar mijn goesting.

Minister, hoe evalueert u de eerste werking van het systeem van de continuïteit van de dienstverlening bij De Lijn? Welke verbeterpunten ziet u als voogdijminister?

Waarom werd de aangepaste dienstregeling enkel bekendgemaakt via een pdf op de website en was deze aangepaste regeling niet beschikbaar in de routeplanner op de site of in de app?

Is het de bedoeling om bij volgende syndicale acties het werkwilgig rijdend personeel zodanig in te zetten dat prioritaire ritten kunnen worden verzekerd – ik denk bijvoorbeeld aan schoolritten of woon-werkverkeer?

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

**Minister Lydia Peeters:** Bedankt voor uw vraag rond de continuïteit van de dienstverlening en de nationale staking van de socialistische vakbond.

Ik denk dat we al bij al kunnen zeggen dat het allemaal vrij vlot verlopen is. Het was de eerste keer dat we effectief het verhaal van de continuïteit van de dienstverlening konden testen. Nu, bij een eerste keer lopen er altijd wel wat dingen fout, of heeft men een aantal elementen waar niet onmiddellijk rekening mee werd gehouden. Dat maakt het dan ook mogelijk om dat desgevallend bij te sturen.

Zo is bijvoorbeeld bij ons decreet inzake continuïteit van de dienstverlening niet opgenomen dat er ook een bevraging zou moeten gebeuren bij de chauffeurs van de exploitanten, van de pachters. Het is puur gefocust op het personeel van De Lijn, wat uiteraard ook logisch was. Het ging hier om een nationale staking en niet louter om een staking van De Lijn, wat uiteraard maakt dat het voor De Lijn als dusdanig niet heel duidelijk was welke ritten gereden zouden worden door de pachters of door de chauffeurs van de onderaannemers.

Toekomstgericht is het natuurlijk wel interessant, als er opnieuw nationale stakingen zijn, dat we dan van tevoren ook de bevraging zouden kunnen doen bij de pachters en bij de onderaannemers, zodat men voor de reiziger onmiddellijk een totaalbeeld heeft. Dat is misschien een bedenking of een randbemerking die we ons moeten maken bij nationale stakingen. Natuurlijk, als het louter gaat over een staking van De Lijn, weten we dat de chauffeurs van de pachters of van de onderaannemers daar meestal niet aan meedoen. En gelukkig was dat ook hier het geval. Bij de exploitanten was er 95 procent werkbereidheid. Dus in die zin zat dat wel goed.

Al bij al denk ik dat we kunnen zeggen dat de continuïteit van de dienstverlening goed gewerkt heeft bij deze eerste staking die we hier meegemaakt hebben onder het decreet van de continuïteit van de dienstverlening. Er werd tijdig gecommuniceerd naar de reiziger en de reiziger wist dus heel duidelijk of zijn of haar bus of tram al dan niet zou rijden. De reiziger bleef met andere woorden niet in de kou staan.

U verwees naar de pdf. Dat is een terechte bedenking. Het was de eerste keer dat we de test konden doorstaan. Nu moeten we werk maken van de verbetering. De pdf-lijst met de gereden ritten wordt gemaakt op basis van het systeem dat registreert welke chauffeurs wel of niet komen werken op de dag van de vakbondsactie. Dat registratiesysteem is nog niet gelinkt aan de routeplanner. Daardoor moesten meer dan 15.000 ritten handmatig geschrappt worden in de routeplanner of andere reisinformatietools. Dat is natuurlijk een wat omslachtig werk. Om systeemtechnische redenen was dat op dit ogenblik nog niet nodig, maar men moet er natuurlijk aan werken dat dat straks automatisch kan gebeuren en dat men dan een en ander sneller kan doen.

Men is begonnen met dat handmatig schrappen in de routeplanner. Tegen de middag waren er ongeveer 9000 ritten manueel geschrappt. Bij een volgende actiedag zal De Lijn alleszins meer communicatiemedewerkers inzetten om meer geschrapte ritten onmiddellijk te kunnen aanduiden in het routeplanningsysteem. Intussen werkt men ook aan een interface om de integratie tussen de planning en de communicatie vlotter te laten verlopen. Dit was een leerschool en we nemen die elementen zeker mee.

De prioritaire ritten zitten grotendeels verweven in de diensten, maar het klopt dat niet alle ritten prioritaire ritten waren. Dat komt doordat de mogelijkheden beperkt zijn om chauffeurs een andere dan de geplande dienst te laten rijden, behalve indien de chauffeur ook vrijwillig aangeeft dat te willen doen. Dat is ook een punt waar, mits overleg met de werkwillige chauffeurs, nog verbetering mogelijk is. Ook daar zal De Lijn verder op inzetten.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Dank u wel, minister. Ik erken dat er stappen in de goede richting zijn gezet. Anders kun je zo permanent je eigen nederlagen organiseren. Dit is al een soort van revolutie die we daar hebben doorgevoerd. Tien jaar geleden werd je verketterd als je nog maar het idee van de continuïteit van de dienstverlening poneerde.

Een overheid heeft één kernopdracht, en dat is dienstverlener zijn. De Lijn doet dat voor ons. Ze is aanbieder van openbaar vervoer. En of dat nu gebeurt in eigen regie of uitbesteed aan pachters, daar moet de reiziger eigenlijk niets van merken. De kwaliteit moet inderdaad dezelfde zijn. En je ziet dat ook niet. Wij weten dat er pachters zijn en dat De Lijn ook eigen chauffeurs en bussen heeft, maar dat zie je niet aan dat rollend materieel. En zo hoort dat ook te zijn. Je moet al van goeden huize zijn om dat te kunnen onderscheiden. Je ziet dat dan achteraan staan. Daar staat bij ons in de regio bijvoorbeeld de naam Heidebloem. Dat is de pachter die daar voor De Lijn de ritten uitoefent.

Als het gaat over nationale stakingen, moet het ook op dat vlak geïntegreerd verlopen. Dat is voor een stuk ook de bovenbouw van De Lijn. Die moet dat organiseren en die moet dat dan maar integreren, zeker in deze digitale tijden. Als je ziet wat we ondertussen allemaal via digitale weg hebben geregeld en beslist, als je dat drie jaar geleden zou hebben gezegd, dan zou je zijn weggezet als iemand die te veel Suske en Wiske had gelezen en die professor Barabas, of professor Gobelijn bij Jommeke, als dagelijkse referentie had. Digitaal moet dat dus gewoon haalbaar en doenbaar zijn. Men moet daar gewoon voor zorgen, ook in de wetenschap, die nog maar eens is bevestigd, dat de werkwilgheid van de chauffeurs bij de

onderaannemers vele malen groter is dan bij de staatsonderneming De Lijn. Sommigen horen dat niet graag, maar ze laten bij De Lijn ook geen kans onbenut om die stelling telkens opnieuw te bevestigen.

Een laatste punt gaat over het wisselen van chauffeurs op routes. Ik kan mij voorstellen dat het niet evident is om iemand die gewend is om bij ons in het Maasland en in Zuid-Limburg zijn routes te doen, dan te verkassen naar bijvoorbeeld West-Limburg. De meeste van die chauffeurs met een zekere anciënniteit hebben in hun gebied echter alle mogelijke routes eigenlijk al gereden. Ze kennen daar bij manier van spreken het parcours, ze weten waar de haltes zich bevinden. Men moet daar dus niet te defensief over zijn en zeggen dat dat toch anders is dan een machinist die in een trein kruipt, en dat gaat vooruit of achteruit, en dat is het. Bij De Lijn is dat inderdaad iets complexer, maar chauffeurs met een zekere anciënniteit kennen binnen hun gebied eigenlijk alle trajecten, alle routes die daar moeten worden bediend.

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

**Bert Maertens (N-VA):** Collega Keulen, dank u voor de vraag en de opmerkingen, die ik volledig kan bijtreden. Minister, er zijn nog twee zaken die ik hier wil aankaarten, zaken die ik heb gehoord in uw antwoord en die mij toch een beetje verbazen. Er is het feit dat er in het decreet geen sprake van is dat er ook een bevraging vooraf moet zijn van het personeel van de pachters. Dat klopt, en misschien moet dat worden rechtgezet, maar ik vind niet dat je als organisatie een decreet nodig hebt om met je contractanten die bevraging te doen. Ik vind dat toch een beetje vreemd, niet van u, maar van De Lijn, dat die zich daarachter verschuilt. Ik denk dat ze dat proactief moet kunnen. Zoals gezegd, bij de pachters is er inderdaad nauwelijks stakingsijver, zijn er nauwelijks mensen die daartoe bereid zijn.

Wat het systeem betreft waarmee je als klant, als reiziger kunt zien welke ritten er al dan niet worden gereden: vandaag is dat nog steeds handmatig. U zegt dat er een interface in de maak is om dat te automatiseren, om dat digitaal gemakkelijker te doen verlopen, wellicht met een zoekfunctie enzovoort. Ik vraag me echter het volgende af. Het decreet zat er al enkele jaren aan te komen. Wij hebben dat in het regeerakkoord ingeschreven. De Lijn wist dat dat zou komen. Ik vind het eigenlijk behoorlijk hallucinant dat, als er dan een staking is, De Lijn daar nog niet op heeft geanticipeerd voor iets dat zo belangrijk is, dat van kapitaal belang is voor de kwaliteit en de betrouwbaarheid van een overheidsorganisatie, namelijk de communicatie ten aanzien de klant die die dienstverlening geniet. Ik vind dat eigenlijk een beetje wraakroepend. Ik vind dat echt erg, en ik hoop dat u ook die boodschap wilt meegeven. De Lijn mag zeker ook een proactieve houding aannemen in dezen en in andere dossiers.

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Dit is een interessante vraag. Ik moet zeggen dat ik bijzonder ongerust was over die staking – we kunnen toch wel stellen dat het een politieke staking was – op 24 september. Op dat moment zaten we in mijn stad Leuven immers met de wereldkampioenschappen voor junioren, maar dat is al bij al goed verlopen. De mensen die het allemaal wilden meemaken, zijn er gelukkig geraakt.

Los daarvan, de Lijn had gezegd 60 procent van de ritten te willen laten rijden. Dat was de doelstelling. Dat verschilde echter toch inderdaad een beetje naargelang de regio. Je hebt Brugge, Leuven, Oostende, Gent, het tramverkeer in Antwerpen: daar was dat maar in de 50 procent. In de Westhoek, de Vlaamse Ardennen, Roeselare, de Kempen, Aalst zat men wel aan 70 procent. De vraag is dus: hebben ze die 60 procent gehaald? Dat is mijn vraag, maar als ik daarover een standpunt mag innemen, het is waar wat collega Maertens zegt. Het decreet is er nu. Het was al lang in voorbereiding. Je zou dan verwachten dat De Lijn een vast plan, een netplan voor stakingen zou hebben, dat natuurlijk sterk gereduceerd is, en dat ze

dat al zou hebben verwerkt in die app of dat ze daar toch al mee bezig zou zijn, om dan de opdrachten toe te wijzen aan de chauffeurs die willen werken.

Als die dan zeggen dat ze alleen willen werken op de lijn waar ze altijd rijden, dat vind ik toch een beetje eigenaardig. Ik vind dat de reiziger daar toch niet het slachtoffer van mag zijn. De Lijn moet er dan, doorheen de tijd, maar voor zorgen dat elke chauffeur die heel belangrijke ritten in de regio – die je altijd wil laten rijden, ook bij stakingen – ook kan rijden. Ik denk dat men zich toch nog iets beter kan voorbereiden om het voor de reiziger, die het op zo'n dag al moeilijk heeft, toch iets gemakkelijker te maken. Iets meer flexibiliteit bij de toewijzing van die ritten aan chauffeurs lijkt me toch gewenst. Misschien kunt u dat zo over maken. Ik heb de indruk dat de collega's er ook zo over denken.

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor de bijkomende vragen. Misschien moeten we beginnen met een woord van dank aan iedereen die wel werkwilleg was op deze nationale stakingsdag van de socialistische vakbond. Dat waren heel wat chauffeurs, zowel bij De Lijn als bij de partners. Bij de partners is 95 procent, en bij De Lijn 59 procent van de ritten uitgevoerd. Veel chauffeurs hebben dus wel gereden en ook op de stelplaatsen was het personeel goed aanwezig. Er waren ook mensen op de dispatching. We hebben in het verleden ook al problemen gehad als er staking was van het dispatchingpersoneel, en dat maakt het dan vaak nog wat moeilijker. Ook de communicatiemedewerkers hebben, voor een groot deel toch, wel gewerkt. Dus zeker eerst een woord van dank aan de werkwilligen.

Wat betreft het feit dat we niet de informatie hadden van het personeel van de pachters, of de onderaannemers: bij de bespreking van het decreet hebben we duidelijk gezegd dat het decreet enkel van toepassing is op De Lijn. Wij kunnen, als Vlaamse overheid, niet inbreken in contracten die De Lijn afsluit met derden, op de contracten of op personeel van de pachters. Dat zijn zelfstandige autocarbedrijven. Daar kunnen wij met ons decreet niet in inbreken. Dat betekent ook dat wij de pachters niet kunnen verplichten om ons duidelijk te laten weten welke chauffeur zal rijden, of welke niet zal rijden. Het betrof hier een nationale staking, geen staking van enkel de mensen van De Lijn. Dat betekende dat elk mogelijk personeelslid in dienst zou kunnen gaan staken, en potentieel ook bij tal van private autocarbedrijven. Gelukkig is dat niet gebeurd. Zoals ik daarnet al zei, is 95 procent van de ritten toebedeeld aan de pachters, gereden. Dat was op dat vlak een goede zaak. Maar wij hebben daar verder geen zicht op. Als er nu morgen een staking zou zijn, enkel van De Lijn, dan kunnen we natuurlijk weten dat we voor 200 procent kunnen vertrouwen op de pachters. Als het een nationale staking is, dan is dat natuurlijk een ander verhaal. Dan moeten we bekijken hoe we de communicatie met de pachters vlotter kunnen laten gebeuren. Desgevallend moeten we, via de contracten die gesloten worden tussen De Lijn en de pachters zelf, kijken hoe we deze informatie sneller kunnen detecteren, om zodoende het belang van de reiziger centraal te stellen.

In verband met de interface, en het feit dat men al decennialang praat over de continuïteit van de dienstverlening: we praten er al lang over, en gelukkig is het dit jaar ook officieel in werking getreden. Ons decreet is finaal goedgekeurd eind mei en is nadien gepubliceerd in het Staatsblad. Men kan nu natuurlijk zeggen dat De Lijn eraan had moeten denken dat ze voor de eerstvolgende staking onmiddellijk de interface moest hebben. Ik denk dat de boodschap daar nu heel duidelijk is aangekomen. Men moet daar volop aan werken, om straks niet alleen te zeggen dat de reiziger centraal staat. Op alle mogelijke media, op alle mogelijke routeplanners, op de apps, op de websites, moet heel duidelijk staan welke ritten rijden, en welke niet. Men is nu volop bezig met die interface. Veel mensen die wel werkwilleg waren, op de communicatiediensten, zijn dat allemaal manueel beginnen ingeven.

Ik vind het ook spijtig dat ik vandaag moet zeggen dat dat manueel moet gebeuren. Ik neem aan dat De Lijn daar nu volop op inzet, en dat ze nu ook werken aan de digitale applicatie om dat straks sneller te kunnen weten, zodat men niet 15.000 ritten handmatig moet gaan ingeven. Ik denk dat dit allemaal terechte bedenkingen zijn. Er wordt volop op ingezet. Maar nogmaals, de continuïteit van de dienstverlening heeft hier toch al goed gewerkt. Ik hoop dat we het in de toekomst niet meer nodig hebben, dat er geen stakingen meer zijn, maar als we het toch nog nodig hebben, dat opnieuw de belangen van de reiziger centraal staan.

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

**VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol en selectiemethodiek voor een vernieuwde wegategorisering – 45 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Jo Brouns (CD&V):** Voorzitter, minister, deze Vlaamse Regering heeft zichzelf tot doel gesteld om te komen tot een duurzaam, slim en innovatief wegennetwerk en werk te maken van een nieuwe wegategorisering.

Om tot een nieuw theoretisch model te komen werd een evaluatie uitgevoerd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en is een studie uitgevoerd door de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen, samen met MINT nv. Dit heeft in 2019 geleid tot de publicatie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling'.

Daaruit is het concept van het robuust wegennet gevloeid, waarbij men volledig afstapt van de huidige bekende wegategorisering en overstapt op drie hiërarchische lagen: het hoofdwegennet, met Europese- en Vlaamse hoofdwegen; het dragende netwerk, met regionale- en interlokale wegen; en het lokale wegennet, met lokale ontsluitingswegen en -erftoegangswegen. Zo stapt men tevens af van de boomstructuur en wordt er vanaf heden gewerkt met een netwerk van rasters. Zo kan er een beter onderscheid gemaakt worden tussen verbindings- en ontsluitingswegen.

Op 7 oktober 2020 zijn deze zes nieuwe wegecategorieën, samen met de nieuwe algemene principes voor de wegencategorisering, goedgekeurd in het Vlaams Parlement. Daarop volgt het toekennen van categorieën aan wegsegmenten. Men heeft er telkens voor gekozen om een hogere instantie het voorstel voor categorieën te laten maken, terwijl andere instanties daarop hun advies mogen geven.

Zo maakte de Vlaamse Regering het voorstel voor het hoofdwegennetwerk en kunnen de vervoersregio's daarop hun advies geven. De vervoersregio's zijn dan weer gemachtigd het voorstel voor het dragende netwerk te maken, en winnen daarvoor advies in bij lokale gemeentes. Het lokale wegennet zal dan weer voorgesteld worden door de gemeentes, die advies krijgen van de vervoerregio's.

De inrichtingsprincipes voor het hoofdwegennet werden daarbij opgesteld door een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), MOW, De Lijn, De Werkvennootschap en het Departement Omgeving. Voor het dragende netwerk is een werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van dezelfde instanties, inclusief de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG).

Minister, kunt u reeds meer toelichting geven bij de inrichtingsprincipes voor het dragende netwerk?

Het belang van het advies van vervoerregio's en lokale besturen kan niet onderschat worden. Dat is cruciaal, er wordt maximaal rekening mee gehouden. Zij zijn het best geplaatst om veelgebruikte sluiptwegen in kaart te brengen. Hoe gaat u garanderen dat het advies van lokale besturen wordt opgenomen door Vlaanderen?

Wat is de verwachte timing van de te maken voorstellen en adviezen van de Vlaamse Regering, de vervoersregio's en de lokale besturen rond de nieuwe wegcategory?

Zult u de categorisering aan het parlement voorleggen alvorens het definitief besluit te nemen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega Brouns, we hebben in het Maastrand jarenlang moeten palaveren en studeren om tot een finale conclusie te komen over de wegcategory van de N78. De N78 heeft momenteel verschillende soorten categorisering, om te duiden dat het niet altijd evident is.

De bestaande wegcategory dateert van 1997 en is nog verankerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Daarom werd in het regeerakkoord opgenomen dat dit moest veranderen. Het moest vereenvoudigd worden en zo is een nieuwe wegcategory ontstaan. Er zijn zes types, verdeeld over drie lagen: het hoofdwegennet, het dragend wegennetwerk en het lokaal wegennet.

Specifiek wat die inrichtingsprincipes betreft voor het dragend netwerk, kan ik u het volgende zeggen. Het dragend wegennet bestaat uit regionale wegen en interlokale wegen en kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden. Op dit ogenblik zijn de voorbereidende werken lopende rond het maken van die inrichtingsprincipes. Ik neem aan dat ik die zo snel mogelijk teruggekoppeld krijg van de administratie. U hebt zelf de instanties aangegeven die binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, inclusief de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten daar allemaal mee bezig zijn. Het is de bedoeling dat we van onze administraties zo snel mogelijk meer duidelijkheid krijgen over deze inrichtingsprincipes.

Het principe is alleszins dat deze inrichtingsprincipes een soortgelijk statuut hebben als de vademecums die we vandaag kennen binnen het Agentschap Wegen en Verkeer. Het is de bedoeling dat zij veel minder in detail gaan om niet de polemiek te krijgen zoals we die in het verleden in onze eigen regio kenden. De bedoeling is om daar de grote basisprincipes in op te nemen die de functie van de weg herkenbaarder moeten maken, waarbij tegelijkertijd ruimte is voor flexibiliteit en ook rekening kan worden gehouden met de ruimtelijke context ter plaatse.

Er is op dit ogenblik nog geen ontwerpselectie van het dragende netwerk beschikbaar, omdat dit wordt uitgewerkt door de vervoerregioraden. De lokale besturen worden via de vervoerregiowerking betrokken. Het advies over de selectie van de Europese en Vlaamse hoofdwegen en het voorstel van selectie voor het dragende netwerk passeren langs de vervoerregioraden.

Voor de lokale actoren wordt er voldoende inspraak voorzien per regio in klankbordgroepen, peergroupsessies, reflectiekamers en werktafels in het kader van de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. In dat kader van die regionale mobiliteitsplannen zal bepaald worden welke wegen worden geselecteerd voor het dragende netwerk en welke meer ontsluitingswegen of erftoegangswegen zijn. Voor dit laatste zijn het vooral de gemeenten die de pen vasthouden.

AWV zal in co-voorzitterschap met de VVSG tevens de inrichtingsprincipes voor lokale wegen uitwerken. Hierbij worden de gemeenten via de VVSG maximaal



betrokken. Ook hier geldt dat het algemene richtlijnen zijn, niet op detailniveau, zodat er nog altijd alle mogelijke flexibiliteit zal zijn.

De nieuwe wegcategorisering zal pas worden uitgetekend, wanneer alle regionale mobiliteitsplannen afgerond zijn. U zult begrijpen dat we eerst die regionale mobiliteitsplannen moeten hebben. Daar staat geen concrete timing op. Zodra we deze regionale mobiliteitsplannen hebben, kunnen we verder met de wegcategorisering, zodat de vervoerregioraden eigenlijk maximaal de pen vasthouden.

Op de vraag of dit nog aan het parlement moet worden voorgelegd, moet ik negatief antwoorden. Dat was ook niet echt de intentie bij de opmaak van het verzameldecreet. Bij het verzameldecreet is de nieuwe wegcategorisering ingevoerd op basis van het decreet Basisbereikbaarheid. Het is niet de bedoeling dat dat nog eens helemaal terug moet naar het parlement. Het vloeit voort uit onze eerder aangenomen decreten.

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

**Jo Brouns (CD&V):** Minister, dank u wel voor uw antwoord. U verwees zelf naar het verleden. Het klopt dat onder andere de N78 maar ook de N73 en vele gewestwegen in de ruimtelijke structuurplannen een bepaalde categorisering kregen die weinig tot niet in overeenstemming was met de realiteit. Dat waren vaak lokale wegen, maar in de praktijk hadden die ook een doorgaande functie met internationaal vrachtverkeer en dergelijke. De bezorgdheid daar is om dat te kunnen handhaven, en dat we hetgeen we in theorie afspreken en plannen, ook in overeenstemming brengen met de werkelijkheid. Als we een bepaalde typering van een weg vragen en als dusdanig afkloppen, dan moet dat ook in overeenstemming zijn met de realiteit. Als het een lokale weg is, heeft die geen verbindende functie. Daar zijn wel wat mogelijkheden, zoals vrachtwagensluizen met ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) en noem maar op. Maar ik stel vast dat het in de praktijk brengen ervan geen evidente zaak is, dus daar vragen we wel aandacht voor.

Iets wat ons ook soms wel wat zorgen baart is dat het hoger net, het hoofdwegen-net bij congestie kan afzakken naar het dragende netwerk, waarbij dat dragende netwerk die congestie eigenlijk voor een stuk moet opvangen. Dat is toch ook iets wat aandacht vraagt, omdat we vandaag toch ook al heel wat congestie zien op gewestwegen, met kernen die dichtslibben. Dat is toch iets wat de nodige aandacht vergt bij de uitrol, denk ik.

En dan is er de aansluiting op het vrachtroutenetwerk. We hebben dat hier al eens gezegd. Ik denk dat dat cruciaal is. Vanaf het ogenblik dat de nieuwe categorisering vastligt, moet ook het vrachtroutenetwerk en de vervoersregio, dus ook het Vlaamse niveau, daar volledig op afgestemd worden.

Ik kan vandaag inderdaad wel bevestigen dat in de vervoerregio maximaal rekening wordt gehouden met de input van de lokale besturen, maar dat het een huzaarenstukje zal zijn om dat dan ook effectief in die richting te gaan sturen – ik noem het handhaven. Zo is het verkeer dat op een bepaald type van weg verwacht wordt, daar ook effectief. Zo komt de rest, heel concreet het doorgaand internationaal vrachtvervoer, op een hoger niveau.

Ik heb geen specifieke verdere vragen, wel een aantal bezorgdheden over hoe we dat effectief gaan kunnen handhaven.

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

**Stijn Bex (Groen):** Ik wil kort aansluiten bij de bezorgdheden van collega Brouns, en ik wil specifiek het belang van dat overleg met de lokale besturen benadrukken. We moeten echt vermijden dat dat doorgaand verkeer bijvoorbeeld terecht komt

op het dragend netwerk, wat soms ook een ringweg rond een gemeente of stad kan zijn. Daar vraag ik veel aandacht voor.

Een tweede punt is dat dat STOP-principe (eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer) toch ook wordt meegenomen in deze hele afweging.

Ik heb ook een vraag over dat vrachtroutenetwerk. Kunt u wat meer verduidelijken op welke manier dit hele proces ertoe zal leiden dat het vrachtroutenetwerk eindelijk eens op poten staat en zal werken?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank voor de bedenkingen, die zeker allemaal terecht zijn, en voor de bijkomende vraag. Wat het vrachtroutenetwerk en de verdere uitrol van het dragend netwerk als dusdanig betreft: daar zijn onze vervoerregio's specifiek mee bezig. Dus zodra zij op dat vlak een en ander hebben afgeklopt, kunnen we daar sowieso mee verder.

Maar dat neemt niet weg dat we ons bij een aantal criteria – er is verwezen naar het aantal vrachtwagens die her en der ook voor congestie zorgen op het dragend netwerk, en niet alleen op het hoofdwegennetwerk – nog eens goed moeten beraden en nog eens goed alle cijfers in kaart moeten brengen van de huidige selectie. Dat is gebeurd op basis van een aantal cijfers uit het verleden, bijvoorbeeld van het aantal vrachtwagens die her en der reden. Ik denk dat we goed moeten overwegen of die cijfers nog allemaal up-to-date zijn. Men verwijst onder andere ook naar het verhaal van de VITO-kaart (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) van 2017, en die is niet altijd meer up-to-date, zeker in welbepaalde provincies.

Kortom, voor we definitief alles afkopen, moeten we nog wat grondiger onderzoek doen. En tegelijkertijd, wat betreft het dragend wegennet en het vrachtnetwerk, kijken we ook naar de vervoerregio's, zodra zij hun werk klaar hebben. Het is alleszins een 'work in progress', en ik hoop dat we daar straks snel meer duidelijkheid rond hebben.

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

**Jo Brouns (CD&V):** Minister, ik vind het goed dat u nog eens verwijst naar concrete tellingen en cijfers. Ik denk dat mijn allereerste parlementaire vraag ging over het tellen van doorgaand vrachtverkeer op lokale wegen. Het gaat om een weg die een typering 'lokaal' had, dus niet voor doorgaand verkeer, maar die als dusdanig wel heel wat verkeer te verwerken krijgt, iedere dag opnieuw. We hebben daar samen nog gestaan, aan de rotonde op de N73 in mijn eigen gemeente, Kinrooi. We hebben die volledige oost-westas, en zo heb je er in heel wat provincies. We hebben de N73, de poort vanuit het oosten, vanuit Duitsland verder richting de Antwerpse haven. We hebben daar tellingen gedaan, omdat het via de ANPR-camera's, aanwezig op het traject, niet mogelijk was. Daaruit blijkt dat daar dagelijks, naargelang de dag en het tijdstip, 500 tot 800 vrachtwagens zijn, waarvan 10 procent effectief internationaal doorgaand verkeer is. Die komen vanuit Bremen en die moeten in Geel zijn, richting Antwerpen. En die nemen dan de gewestweg. Die moeten dus echt op het hoofdwegennet.

Het is natuurlijk niet zo evident om daar dan lokaal op te gaan sturen. We hebben de vervoerregio en de nieuwe typering. We gaan dan naar het vrachtroutenetwerk. Maar dat effectief handhaven en dat effectief sturen ... We hebben die telling gedaan met onze politiezone. Zij geven aan dat het echt niet evident is om daar gepast op te gaan sturen. Dat is dus echt wel een bezorgdheid die we hebben. Die nieuwe categorisering, de vervoerregio, en ook het vrachtroutenetwerk, dat is heel goed, maar je moet dan onder andere met de gps-beheerders onderhandelen. Je hebt vrachtwagensluizen. Dat zijn een aantal systemen die eventueel kunnen

worden ingeschakeld. Dat is ook een beetje een oproep aan Vlaanderen om, als we die plannen en die nieuwe categorisering hebben, daar een instrument te hebben om dat ook effectief te kunnen afdwingen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanbevelingen in de Vlaamse Brede Heroverweging over de stijgende consultancyuitgaven en de besparingen op personeelsuitgaven in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken  
– 54 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Stijn Bex (Groen):** Collega's, inleidend wil ik zeggen dat Groen een sterke overheid, een overheid die kan uitvoeren wat ze wil doen, belangrijk vindt. En daarvoor heb je ook een sterke administratie nodig, wat voor alle duidelijkheid niet betekent: hoe meer ambtenaren er zijn, hoe beter. Efficiëntie moet een leidraad zijn. En het wil ook niet zeggen dat je bepaalde taken die zeer gespecialiseerd zijn of waarvoor je de knowhow niet in huis hebt, niet kunt uitbesteden aan consultancybedrijven. Maar er is toch een bezorgdheid, minister, dat er te veel voor het tweede wordt gekozen, voor uitbesteding, en te weinig voor in-house knowhow.

Ik heb daarover al eens een schriftelijke vraag daarover gesteld, vraag nummer 1179, en daaruit bleek dat de uitgaven voor personeel binnen uw departement dalen en dat de uitgaven voor consultancy stijgen. U zei toen ook dat er geen centraal overzicht bestaat van de consultancyopdrachten. Uit de antwoorden die u mij toen versterkte, kon ik al afleiden – daar leek het toch sterk op – dat de personeelsbesparingen bij de entiteiten binnen Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) overgecompenseerd worden door de inzet van externen en dat dat tot een hogere kostprijs voor de belastingbetaler leidt.

Dat wordt nu bevestigd in de studie van de projectgroep MOW rond consultancy in het kader van de Vlaamse Brede Heroverweging (VBH). Tijdens de vorige legislatuur werd er binnen MOW een personeelsbesparing doorgevoerd van 446 VTE, wat jaarlijks 4.425.695 euro besparing betekende, of meer dan 22 miljoen euro op een legislatuur. Voor de huidige legislatuur wordt rekening gehouden met een afslanking met 202 personeelsleden, wat overeenkomt met een besparing van 10.504.000 euro over de hele legislatuur.

De Vlaamse Brede Heroverweging toont aan dat er binnen het beleidsdomein MOW de afgelopen jaren meer en meer voor gekozen werd om taken uit te besteden, zowel voor projecten als in het kader van de reguliere werking. Deze legislatuur stegen de kosten voor uitbesteding aan externen met maar liefst 41,7 procent: 30 miljoen euro extra in 2020 ten opzichte van 2018.

Opvallend is dat in 2020 maar liefst 54,8 miljoen euro, of meer dan de helft van die consultancyuitgaven, besteed wordt aan kerntaken, die volgens de projectgroep idealiter worden uitgevoerd door interne personeelsleden. Ook hier toont de studie een opmerkelijke stijging deze legislatuur. In 2020 werd er 15 miljoen euro extra besteed aan consultancyopdrachten voor kerntaken. Ik vind dat een verontwaardigende evolutie.

De projectgroep concludeert dat de doorgevoerde personeelsbesparing gepaard gaat met een zeer grote stijging van consultancyuitgaven. De studie bevestigt dat besparingen op vte's, expertise en knowhow binnen de eigen diensten ertoe leiden

dat die zaken op de private markt gevoelig duurder moeten worden ingekocht. De projectgroep adviseert dan ook om van de vooropgestelde personeelsbesparing voor deze legislatuur af te zien, zodat de kerntaken intern en budgettair voordeliger kunnen worden uitgevoerd. Minister, voor alle duidelijkheid, met die laatste zin ben ik het eens, maar dat lijkt mij niet voldoende. Ik denk dat men ook binnen de administratie moet blijven bekijken hoe men bepaalde dingen efficiënter kan doen. Dat moet zeker gebeuren, maar ik denk dat we in dezen een algemene evolutie zien die verontrustend is: we moeten kerntaken van de overheid laten uitvoeren door consultants, omdat we de mensen zelf niet meer in huis hebben. De vraag komt trouwens ook vaak lokaal terug, wanneer de Vlaamse overheid subsidies ter beschikking stelt. Dat is toch iets wat ik hoor. Vaak zou men een deel van dat budget eigenlijk liever willen besteden aan man- of vrouwkracht dan enkel aan middelen om de projecten uit te voeren, net omdat men mensen te kort heeft.

Minister, hoe reageert u op de bevindingen van de projectgroep MOW in het kader van de Vlaamse Brede Heroverweging? Hoe verklaart u de sterke stijging met 53 procent tussen 2018 en 2020 van de uitgaven voor consultancyopdrachten bij het Departement MOW? Kunt u minstens voor de drie grootste leveranciers aangeven welk bedrag zij factureerden aan MOW in 2020?

Hoe verklaart u de sterke stijging met maar liefst 118 procent tussen 2018 en 2020 van de uitgaven voor consultancyopdrachten door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)? Kunt u ook daar voor de drie grootste leveranciers aangeven welk bedrag zij factureerden aan AWV in 2020?

Tot slot, in welke mate is de vooropgestelde koppenbesparing, dus afslanking, met 202 personeelsleden in deze legislatuur al gebeurd? Ziet u af van een verdere afslanking van de overheidsdiensten, zoals de werkgroep aanbeveelt? Overweegt u extra budgetten voor aanwervingen, zodat kerntaken goedkoper intern kunnen worden uitgevoerd?

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega Bex, dank u wel voor uw vragen. U geeft aan dat de Groenfractie een sterke overheid en een sterke administratie wil. Ik ben ervan overtuigd dat niet alleen de Groenfractie dat wil, maar dat elke fractie hier dat wil. Alleszins wil ik zeker ook een sterke Vlaamse overheid en een sterke administratie. Met het oog op die sterke overheid hebben wij in het kader van ons relanceplan Vlaamse Veerkracht ook gevraagd om eens een brede heroverweging te maken, hebben wij aan onze administraties gevraagd om alle mogelijke processen binnen de administratie eens grondig te analyseren en een heroverweging te maken met potentiële suggesties: wat kan beter? Dat is op dit ogenblik een administratieve oefening, die echter uiteraard toegankelijk is voor eenieder en waaruit men sowieso wel wat interessante info kan halen.

U verwees specifiek naar het verslag van de projectgroep MOW inzake consultancy in het kader van de Vlaamse Brede Heroverweging. Ik wil toch meegeven dat we inzake die extra consultancyopdrachten toch de nodige omzichtigheid aan de dag moeten leggen, aangezien de afbakening ervan in de praktijk moeilijk was en deels ook moest gebeuren op basis van de bevragingen. Niettemin moet ik inderdaad meegeven dat we een stijging zien vanaf 2020 inzake consultancyopdrachten. Dat kan echter niet een-op-een worden gekoppeld aan het verhaal van besparing op personeel. Er zijn ook diverse inhoudelijke beleidsredenen waarom bepaalde opdrachten extern worden gegeven en de kosten vanaf 2020 dus zijn gestegen.

De keuze tussen de interne inzet of de uitbesteding van een aantal opdrachten wordt afgewogen ten aanzien van een aantal concrete criteria zoals timing, beschikbare interne capaciteit op dat moment, beschikbare kennis of expertise over bepaalde materies, beschikbaar budget, enzovoort. Keuzes over het al dan niet

uitbesteden van consultancyopdrachten worden door de administratie gemaakt op basis van goed doordachte businesscases, waar meerwaarde en kostprijs van in-house studies versus outsourcing onderbouwd tegenover elkaar zijn afgewogen. Redenen voor het inschakelen van externen kunnen specifieke noden zijn, bijvoorbeeld nood aan specifieke expertise voor gespecialiseerde zaken of een bepaalde tijdelijke workload.

Bijkomend moet ik hier ook onmiddellijk de opmerking maken dat er een heel aantal concrete grote dossiers in de steigers zijn gezet, en die vragen natuurlijk ook heel wat extra consultancy. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de consultancyopdrachten binnen De Werkvennootschap. Daar lopen meerdere dossiers complexe projecten. Wel, ook daar maakt men continu gebruik van externe consultancybureaus. Dat is niet alleen zo bij De Werkvennootschap, ook binnen tal van andere beleidsdomeinen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, overal waar dossiers complexe projecten lopende zijn – ik denk aan de R0, wat u zeker zal interesseren, mijnheer Bex, maar bijvoorbeeld ook de nieuwe sluis in Zeebrugge. Er zijn nog tal van andere projecten. Ik denk aan de westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven, ik denk aan de haven van Oostende, de haven van Zeebrugge – specifiek voor wat betreft de Vandammesluis –, de haven van Antwerpen, waar er heel wat grote projecten met specifieke kennis en knowhow lopende zijn, en ook de haven van Gent.

Kortom, er zijn veel elementen waar er specifieke kennis of knowhow nodig is. Maar er is bijvoorbeeld ook de omschakeling naar basisbereikbaarheid, bij De Lijn. Ook daar heeft men heel wat knowhow en kennis extern ingehuurd. Daarbij weten we natuurlijk dat de 'war on talent' nog altijd volop doorloopt, en dat het vaak moeilijk is om in eigen huis ingenieurs of andere expertise te kunnen binnenhalen. Een aantal profielen zijn eerder geneigd om te kiezen voor de privésector dan voor de administratie.

Het is dus een bewuste keuze dat onze administratie nu eens kiest voor externe consultancy, en dan eens kiest voor tijdelijke inzet voor welbepaalde projecten.

Uw tweede vraag ging specifiek over de sterke stijging tussen 2018 en 2020 binnen het Departement MOW. Voor 2020 waren dat eigenlijk drie grote leveranciers. De eerste is een samenwerking tussen SBE en Technum NV, voor een bedrag van 4,7 miljoen euro. Dat gaat ook specifiek over tal van watergebonden activiteiten waar rond investeringsprojecten en studies lopende zijn.

Daarnaast zijn er nog twee andere leveranciers. Dat zijn USG Public Sourcing en HB-Plus. Die twee hebben vooral betrekking op ICT-projecten. Zeker in het geval van HB-Plus: dat is waar heel het personeel binnen het Departement MOW op draait. Dat heeft dus betrekking op een aantal raamcontracten die lopen, en die betrekking hebben op de digitalisering van de Vlaamse overheid.

Uw derde vraag betreft de stijging inzake consultancyopdrachten bij het Agentschap Wegen en Verkeer. Hier gaat het vooral over de uitbesteding van concept- en ontwerpstudies, maar ook MER-studies (milieueffectrapport), projectondersteuning van grote investeringsprojecten, en dergelijke meer. Hier zijn vooral de bedrijven Sweco, Arcadis en Maatschap Team A12 de grote leveranciers waarvoor extra middelen zijn gereserveerd: voor Sweco een bedrag van 4,6 miljoen euro, Arcadis Belgium een bedrag van 3,9 miljoen euro, en Maatschap Team A12 een bedrag van 3,2 miljoen euro. Daarnaast heeft AWV een eigen ICT-platform. Daarvoor werken ze samen met USG Public Sourcing. Daar is een bedrag van circa 10 miljoen euro mee gemeoid.

U had ook een vraag over de vooropgestelde koppenbesparing van 202 personeelsleden in deze legislatuur. De gerealiseerde wijziging van het personeel binnen het beleidsdomein MOW, AWV, het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

(MDK) en De Vlaamse Waterweg bedraagt op meetdatum 30 juni 2021 78 koppen. Dit zijn de eerste resultaten van het Agentschap Overheidspersoneel (AgO), waarop binnen de administratie nog geen kwaliteitscontrole is gebeurd. Dat is noch door de betrokken entiteiten noch formeel ambtelijk bevestigd, noch formeel politiek afgeklopt. Er is nog geen specifiek dossier rond. De processtappen zijn voorzien. De geformaliseerde resultaten zullen later worden medegedeeld.

De Vlaamse Regering heeft bij de start van deze regeerperiode een besparingsdoelstelling aan de entiteiten opgelegd. De topambtenaren van MOW en de hele Vlaamse overheid moeten die tegen eind 2024 realiseren. De besparingsdoelstellingen zijn inderdaad uitdagend, maar gaan gepaard met flankerende maatregelen en tal van optimalisatietrajecten. Het proces van klant en dienstverlening staat centraal. We werken volop aan de daling van administratieve lasten. We hadden het over de MIA-vereenvoudiging en -versnelling (Mobiliteit Innovatief Aanpakken). We focussen op kerntaken en het afstoten van niet-kerntaken. Een geoptimaliseerde personeelsinzet staat voorop. Er worden heel wat optimalisatietrajecten doorlopen om te zorgen dat we naar een sterkere en slagkrachtiger overheid kunnen gaan.

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

**Stijn Bex (Groen):** Minister, u begon met te zeggen dat u voorstander bent van een sterke overheid. Ik had dan ook verwacht dat u mij iets meer tegemoet zou komen, maar ik ben wat op mijn honger blijven zitten.

Als u zelf wilt kiezen voor een sterke overheid, toon dat dan ook wat vaker aan uw ambtenaren. Dat geldt misschien voor de volledige Vlaamse Regering, maar laat de Vlaamse ambtenaren zien dat er op hen gerekend wordt en dat hun werk gewaardeerd wordt. Ik hoor dat dit niet steeds het geval is. Dat is geen specifieke beschuldiging of wat dan ook aan uw adres, maar het zou soms interessant kunnen zijn.

Als we een sterke overheid willen, moeten we een aantal feiten durven bekijken. Ik geef er drie. De bruginspecties worden steeds meer uitbesteed aan externen, terwijl de overheid die knowhow in huis wil hebben. In de jaren 2010 tot 2019 is men van 38,5 voltijdsequivalenten (vte's) naar 20 gegaan. De administratieve ondersteuning is op nul gevallen. Het aantal inspecteurs daalde van 25 naar 18, terwijl de problemen alleen maar toenemen. Dat zorgt voor een grote doorlooptijd van dossiers. We weten dat er in 2019 34 inspecties aan bruggen werden uitbesteed.

Er worden al jaren geen verkeerslichtplanners meer aangeworven. We hebben hier een week of twee geleden het Actieplan Verkeerslichten bestudeerd. De Vlaamse overheid wil 125 kruispunten per jaar aanpakken. Dat is nog nooit gelukt sinds dat plan in 2016 gestart is. Men haalt de doelstellingen niet. Dat komt onder meer omdat er te weinig mensen met die knowhow in de administratie aanwezig zijn.

Een derde voorbeeldje is dat er te weinig projectingenieurs en te weinig werftoezichthouders zijn voor fietsinfrastructuur. We hopen dat u uw voornemens wel realiseert, maar van de plannen van minister Weyts weten we dat, ondanks de mooie budgetten die er beschikbaar zijn, er in maart 2021 nog maar 28 percent van die werken effectief uitgevoerd was, 11 percent nog in uitvoering was, 20 percent van de werken uitgesteld werd of volledig stopgezet en 40 percent nog in voorbereiding was. Dat wil zeggen dat de overheid niet in staat is te doen wat ze belooft.

Minister, ik had dus ook gehoopt dat u zou willen bekijken wat we dan misschien verkeerd doen. Ik ben het volledig met u eens dat we een goed evenwicht moeten vinden tussen in-housekennis en uitbestede opdrachten. Daar moet je voortdurend over nadenken. Maar u krijgt nu het duidelijke signaal dat de slinger doorslaat in de verkeerde richting. Ik heb op basis van uw antwoord niet de indruk dat u met dat signaal aan de slag wilt gaan. Ik roep u op om dat toch te doen. Kondig aan dat u de aanbevelingen uit de Vlaamse Brede Heroverweging ernstig neemt en dat u met

uw topambtenaren in overleg zult treden om te kijken wat daarvan aan is en of er moet worden ingegrepen, want dat hebt u tot nu toe nog niet aangekondigd.

– *Marino Keulen treedt als voorzitter op.*

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, wij zijn als fractie zeker niet tegen het principe, namelijk een beroep doen op consultancy. Er zijn zoveel complexe projecten – u hebt ze ook bijna allemaal opgenoemd – waar we knowhow voor nodig hebben. Het is beter om dan gespecialiseerde bedrijven aan te spreken om die projecten snel en efficiënt te kunnen aanpakken.

Anderzijds moeten we erover waken dat er genoeg personeel is binnen onze administratie om alle andere noodzakelijke werken uit te voeren. Collega Bex heeft ze opgenoemd. Ik ga ze niet herhalen. Voor bijvoorbeeld het aanpassen van de verkeerslichten moeten we zorgen dat er genoeg personeel is om al die problematieken en projecten aan te pakken. We hebben onze bezorgdheid over die personeelsbezetting al verschillende keren in de commissie geuit. Er zijn heel veel budgetten beschikbaar. Kijk maar naar de budgetten voor fietsinfrastructuur, namelijk meer dan 330 miljoen euro. We moeten wel zorgen dat er binnen de administratie genoeg personeel is om dat allemaal uit te voeren.

Minister, u hebt verwezen naar de war on talent. We moeten ervoor zorgen dat niet iedereen wegloopt naar de privébedrijven, maar we moeten binnen onze administratie al die verschillende jobs aantrekkelijk genoeg maken om de nodige knowhow te hebben binnen de administratie. Ik ben enerzijds akkoord met de consultancy, maar anderzijds, minister, moet u ervoor zorgen, zoals u zelf ook zei, dat de administratie sterk genoeg is om haar eigen projecten goed en efficiënt te kunnen uitvoeren.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Minister, de voorbije decennia heerste de overtuiging dat de overheid het best zo klein mogelijk kan zijn. Onder de term van New Public Management (NPM) heeft men overheidsorganisaties uit elkaar gehaald. Zo worden steeds meer van hun taken uitbesteed. Dat het tegenovergestelde goedkoper zou zijn, is natuurlijk waar. Het is ook niet altijd evident om privébedrijven taken te laten doen waarover zeer veel knowhow aanwezig is in de overheidsbedrijven zelf. Het uitbesteden is niet goedkoper. Dat heeft de Vlaamse Brede Heroverweging nu wel duidelijk bevestigd. Ook internationaal onderzoek toont aan dat het uitbesteden van kerntaken, waaronder consultancyopdrachten, veel duurder is dan die taken door de overheid zelf te laten doen.

Collega's hebben met voorbeelden aangetoond dat deze uitbesteding er ook voor zorgt dat de capaciteit, knowhow en expertise van onze publieke organisaties uitgehold worden, waardoor zij hun taken niet meer naar behoren kunnen uitvoeren. Deze aanhoudende uitbesteding, vooral van kerntaken, is niet alleen slecht voor de begroting maar ook voor onze geloofwaardigheid als publieke dienstverlener voor onze samenleving.

Minister, de uitdagingen op het vlak van mobiliteit zijn enorm: de files, de vergroening, een performant openbaar vervoer en veel verkeer. We hebben echt een sterke overheid nodig om ons te kunnen leiden naar een nieuw mobiliteitstijdperk. We vragen aan u, minister, om die besparingen – wat het eigenlijk niet is, want het is duurder – zoveel mogelijk stop te zetten.

We hebben nog één vraag, over die uitbesteding van kerntaken. Wat is eigenlijk een kerntaak? Hoe wordt dat gedefinieerd? Want u hebt heel veel projecten opgesomd. Of werkt men volgens een definitie?

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

Ik begin met de opmerking van de heer Bex. U zegt dat ik te weinig mijn waardering laat zien ten aanzien van heel wat mensen die wij in dienst hebben binnen onze administratie. Ik zou graag willen weten waar dat op slaat, want ik moet zeggen – dat wil ik zeker op deze manier doen, in deze commissie – dat ik zeker heel wat waardering heb voor de vele knappe koppen en hardwerkende mensen binnen onze administratie. Laat me dat duidelijk stellen.

U verwijst bijvoorbeeld naar de bruginspecties. Wel, ik wil meegeven dat ik enorm waardeer dat wij een verhaal hebben rond assetmanagement; dat hadden we jarenlang, decennialang niet. Al onze diensten hebben intens samengewerkt, en we hebben nu een plan van aanpak rond alle assets, alle kunstwerken – de bruggen, de tunnels, de kaaimuren. Het gaat om niet minder dan drieduizend exemplaren, die allemaal op basis van inspectieverslagen in een plan van aanpak voor de komende tien jaar zijn opgenomen. Het is een huzarenstukje wat men daar gerealiseerd heeft. En daarvan zeg ik ook heel duidelijk aan mijn administratie: chapeau voor wat jullie hier gedaan hebben. En ik ben blij dat ik nu mijn plan van aanpak heb.

Een ander voorbeeld dat ik ook heel duidelijk wil stellen, en waarvoor ik ook een enorme waardering heb, is de hele workload, al die bijkomende taken die bijvoorbeeld het Agentschap Wegen en Verkeer gekregen heeft. Jullie weten dat wij een enorm extra budget gekregen hebben in het kader van de relance: 885 miljoen euro. Wel, die budgetten moeten binnen dit en twee jaar vastgelegd zijn. Dat betekent een enorme extra workload voor onze administratie. Chapeau, want onze administratie doet het ook wel. Wij volgen de vastleggingen op, en ik moet zeggen dat ik tevreden ben als ik de percentages van vastleggingen zie. En die waardering uit ik ook naar mijn administratie, specifiek dan het Agentschap Wegen en Verkeer.

Om dan nog een ander voorbeeld te geven: we hebben begin dit jaar van de lokale besturen 880 knelpunten ingezameld rond problemen op onze schoolroutes. Wel, we zijn alle knelpunten bijkomend, boven op het reguliere werk, aan het screenen, aan het aanpassen, om te zorgen voor meer verkeersveiligheid. Ik heb daar eens te meer heel veel waardering voor.

Ik zal er misschien nog een noemen, iets wat ook hier al een paar keer aan bod is gekomen in deze commissie. Kijk naar wat De Vlaamse Waterweg heeft gepresteerd inzake de waterbeheersing, naar aanleiding van de overdreven wateroverlast van midden juli. Ook daar zeg ik: chapeau aan onze diensten. Die stonden daar ook met man en macht klaar, dag in dag uit, ook 's nachts, om er met alle mogelijke middelen die ze hebben, voor te zorgen dat mensen gespaard bleven van extra last. Ook daaromtrent druk ik mijn waardering uit aan al onze mensen. En diezelfde mensen binnen De Vlaamse Waterweg zijn nu bezig met een volledig waterbeheersingsplan om te voorkomen dat we in de toekomst geconfronteerd worden met scenario's zoals in Wallonië.

Ik heb dus zeker veel waardering en respect voor alles wat mijn administratie doet. Als u zegt ik dat te weinig laat zien, dan zou ik graag willen horen wat er concreet wordt bedoeld. Soms zit ik natuurlijk ook op mijn honger, als het gaat over data-beheer of over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Maar ik denk dat we allemaal over sommige elementen op onze honger zitten. Dat gaat niet over een gebrek aan waardering voor ons personeel. Dat is vooral een drive om alles sneller vooruit te laten gaan.

Wat die tijdelijke opdrachten betreft en de vraag wat een kerntaak precies is: we hebben sowieso voor heel wat reglementen, voor heel wat concrete taken – taken die eigenlijk continu nodig zijn, continu lopend zijn – ons eigen personeel absoluut nodig. Dat wil ik ten eerste stellen. En zij werken ook goed en doen heel veel goede zaken. Maar daarnaast – mevrouw Fournier heeft het ook gezegd – hebben we wel



bepaalde specifieke, tijdelijke opdrachten. Ik denk aan het verhaal van die complexe projecten.

De sluis van Zeebrugge is een tijdelijk project dat heel veel specifieke taken vraagt, dat specifieke bemiddelingsopdrachten vraagt, dat specifieke expertise vraagt. Voor dergelijke dingen kan men de keuze maken. Men kan x-aantal extra personeelsleden gaan aanwerven, maar we zitten natuurlijk nog altijd met de koppenbesparing van de vorige legislatuur en de koppenbesparing die in deze legislatuur werd vooropgesteld. Men kan dus proberen om die mensen allemaal in huis te halen, maar we weten dat er een war on talent is. Probeer het vandaag de dag maar. En of dat nu een overheid is ... Zelfs de ingenieursbureaus klagen er allemaal steen en been over. Probeer vandaag de dag maar eens een ingenieur of een architect of een andere stedenbouwkundige aan te werven. Lokale besturen klagen wat dat betreft ook allemaal steen en been. Probeer maar eens die expertise binnen te halen. En dat die war on talent heerst en dat mensen vaker kiezen voor de privé, omdat die misschien toch iets meer kunnen bieden, dat bemoeilijkt het nog meer. Daarom denk ik dat het voor die tijdelijke opdrachten, met die heel specifieke knowhow die men nodig heeft, zeker ook een zaak kan zijn om gebruik te maken van externe knowhow.

Ik hoor onze administratie daar ook niet over klagen. Integendeel, zij zijn mee vragende partij, vanwege de enorme workload die door de extra middelen op hen afkomt en vanwege de krapte die er heerst op de arbeidsmarkt, om daar via tijdelijke opdrachten gebruik van te maken.

Het is altijd het maken van een goede afweging. Er is een sterke administratie en er wordt sterk ingezet op in-house knowhow, aangevuld met de consultancyopdrachten, waarbij ik opnieuw zeg dat heel veel ook naar ICT gaat, want dat hebben we natuurlijk ook nodig. We willen dat Vlaanderen volop digitaliseert. De samenwerking van die twee moet in een goed evenwicht vallen. En we zullen natuurlijk te allen tijde moeten blijven waken over de uitgaven.

*– Bart Claes treedt als voorzitter op.*

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

**Stijn Bex (Groen):** Minister, u hebt heel duidelijk uw waardering laten blijken voor het werk van heel veel ambtenaren. Het was ook nooit mijn bedoeling om u persoonlijk een verwijt te maken. Ik heb dat ook uitdrukkelijk gezegd. Maar ik denk wel dat het hele gevoel dat we moeten besparen op die te dure overheid, waar ook collega Lambrecht naar verwezen heeft, ertoe leidt dat ambtenaren zich soms wat minder gewaardeerd voelen in hun werk. Dat is daarom geen persoonlijke uitval naar u, maar wel naar een politieke houding ten aanzien van welke richting we uit moeten met onze ambtenarij.

U hebt heel terecht gezegd dat een aantal dingen moet worden uitbesteed, omdat het tijdelijke, specifieke opdrachten zijn. Dat betwist ik ook niet. Het punt is hier dat uw eigen administratie zegt dat de helft van die uitbestedingen eigenlijk om kerntaken gaat. Zij vragen u om te heroverwegen om dat toch in-house te laten uitvoeren. Ik denk dat u en de Vlaamse overheid daar moeten opletten dat dat uitbesteden van kerntaken geen selffulfilling prophecy wordt. Hetzelfde geldt voor de 'war on talent'. Als je te weinig mensen in-house hebt die goed werk kunnen leveren en waarbij het aangenaam is om als team mooie prestaties te leveren, word je ook een minder aantrekkelijke werkgever.

In een artikel dat vorige week in De Standaard verscheen, had ik als quote: "Voor je het weet, mogen de ambtenaren alleen nog de rekeningen van de consultants controleren." Daarop ik kreeg als antwoord: "In onze administratie is het eigenlijk al zo dat er een consultancyopdracht loopt om de facturen na te kijken." Dat zou

op zich zelfs nog niet zo slecht hoeven te zijn. Ik kan mij zelfs inbeelden dat er situaties zijn waar dat aangewezen is. Maar het duidt toch op een gevoel in de ambtenarij dat er soms te veel kerntaken uitbesteed worden. En als we geld kunnen besparen door kennis in-house te hebben in plaats van ze uit te besteden, denk ik dat we beter voor die eerste optie kiezen. Dat is goedkoper en je staat er als overheid sterker mee.

**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 sanitaire voorzieningen op vrachtwagenparkings – 84 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Voorzitter, minister, de Brexit heeft enorme gevolgen voor de bevoorrading van het Verenigd Koninkrijk. Het is zelfs zo erg dat de overheid moet smeken om vrachtwagenchauffeurs te vinden om broodnodige leveringen uit te voeren. Hier gaat het weliswaar niet zo ver, maar toch klinkt bij ons ook de vraag naar extra vrachtwagenchauffeurs. We moeten dus alert zijn voor de noden van deze sector. Bij iedere crisis groot of klein zien we een directe impact op onze vrachtwagenparkings en de daarbij horende infrastructuur. Al meermaals had ik het in deze commissie over de problematiek van de bezetting van de snelwegparkings. We weten dat de parkings onder normale omstandigheden al overbezet zijn. Een staking, een leveringsprobleem of een gesloten grens zorgen meteen voor serieuze bijkomende problemen, onder meer voor de sanitaire voorzieningen en de hygiëne op onze parkings.

Minister, begin dit jaar vroeg ik u een stand van zaken met betrekking tot het proefproject langs de E17 Alken-Kortrijk. Op die as werd de actuele bezettingsgraad van de vrachtwagenparkings realtime opgevolgd om een betere spreiding te krijgen. U zei dat u de resultaten van deze proef in het tweede kwartaal van dit jaar beschikbaar zou hebben. In de marge van deze vraag en andere schriftelijke vragen zei u ook dat u volop bezig bent aan de Vlaamse visie voor het vrachtwagenparkeren. Deze studie kunnen we verwachten tegen eind dit jaar.

Minister, hoe zult u de problemen van de overbezette parkings aanpakken? Welke maatregelen zult u nemen om de sanitaire voorzieningen en de hygiëne op de vrachtwagenparkings te verbeteren? Welke analyse maakt u op basis van het proefproject? Hoe worden de resultaten meegenomen in de Vlaamse visie op vrachtwagenparkeren? Welke ingrepen zult u op korte termijn uitvoeren op deze vrachtwagenparkings?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Fournier, dank u wel voor uw vraag. Bij de studie voor een Vlaamse visie op vrachtwagenparkeren zal ook de parkeerbehoefte in kaart worden gebracht, alsook de diverse oorzaken van de overbezetting. Die studie verwachten we in het voorjaar van 2022. We moeten dus nog eventjes geduld hebben. Ik zie u al knikken. Dat is niet aangenaam, maar dat is wat we tot nu toe hebben gehoord.

Intussen zitten we natuurlijk niet stil. We hebben al meegedeeld dat we tijdens deze legislatuur 38 miljoen euro vrijmaken voor de verbetering van het algemeen beeld en een verdere gefaseerde uitrol van de herinrichting van onze dienstzones. Als er herinrichtingswerken worden uitgevoerd, zal er daarbij ook telkens werk

worden gemaakt van die sanitaire installaties. Dat betekent dat we sowieso in deze legislatuur in sanitair zullen voorzien in de dienstenzones in Diepenbeek in beide richtingen, in Boorseme in beide richtingen, in Boutersem en Westkerke, en in Rekkem in beide richtingen. Als die allemaal zijn uitgerold, dan zijn er nog 16 van de 72 dienstenzones langs snelwegen waar er geen sanitaire voorzieningen zijn. Soms zijn ze zeer afgelegen, zodat er niet altijd onmiddellijk een aansluiting is op de nutsleidingen. Soms is er ook een probleem van veel te weinig sociale controle, zodat er vaak het risico op vandalisme is. Dit heeft natuurlijk ook vaak betrekking op het beheer van de dienstenzones. Doorgaans gebeurt dat door een concessiehouder. Er moet dan natuurlijk ook overleg zijn met de concessiehouder om te bekijken in welke mate men wil inbreken in een bestaand contract en in welke mate er dan ook een toegangsprijs en dergelijke wordt aangerekend. Er zijn soms contracten waarbij het niet altijd mogelijk is om daar zonder meer onmiddellijk op in te breken, maar alleszins werken we daaraan verder.

Uit het proefproject kan op dit ogenblik worden geconcludeerd dat op de vrachtwagenparkings langs de autosnelwegen geen enkele detectiemethode op technisch vlak afdoende heeft gewerkt. Ze waren niet robuust, en onderhevig aan storingen. Dan gaat het over het detectiemateriaal dat men wil gebruiken om de bezetting dynamisch te kunnen meten. Dat werkt op dit ogenblik niet optimaal. Daar waren continu storingen en dergelijke. Men heeft daar dus weinig positieve elementen uit de proefprojecten. Dat was vooral tussen Kalken en Kortrijk. De bezetting meten is daar niet goed verlopen. Ook de verkeersbewegingen op de open parking bleken moeilijk te bemeten, ook weer omdat dat een heel dynamisch verhaal is van komen en gaan. We moeten dus meegeven dat die proefprojecten niet zo veel positieve resultaten met zich mee hebben gebracht, vandaar dat ze dan ook aanleiding gegeven hebben tot de studie 'Vlaamse visie op vrachtwagenparkeren', waar we dan ook veel ruimer gaan dan enkel het digitaal ontsluiten van de bezettingsgraden.

Dan uw derde vraag: welke ingrepen we nog op korte termijn plannen. Specifiek voor dit jaar zijn in onze plannen een aantal middelen vrijgemaakt rond verschillende dienstenzones, meer in het bijzonder het inzetten op nieuwe en robuustere hekwerken en afsluitingen van de toegangen. Dit wordt onder andere uitgevoerd in Gentbrugge, Kruibeke, Marke, Westkerke, Peutie, Everberg, Heverlee, Walshoutem, Postel en Vorselaar. Desgevallend geven we dat lijstje al mee. Daar is dus specifiek voorzien in hekwerk en afsluitingen.

Verder voorzien we in camera's, minstens één camera per twaalf vrachtwagenparkeerplaatsen. Ook deze zullen worden aangebracht in dezelfde dienstenzones als die ik net vermeld heb.

Er wordt ook geïnvesteerd in extra opruimacties op de dienstenzones. We weten dat die allemaal zeer gevoelig zijn voor sluikestorten.

En ook in de bewakingscontracten, waarvan u weet dat dat op zich een federale taak is, blijven we verder investeren.

In de loop van 2022 wordt er ook nog gekeken naar een aantal infrastructurele maatregelen, maar daaromtrent zijn we nog een en ander verder in kaart aan het brengen wat er specifiek kan. Verder willen we ook nog kijken naar extra parkeer capaciteit, zowel voor de dienstenzones in eigen beheer als die die in concessie gegeven zijn. Daar is het overleg op dit ogenblik natuurlijk nog lopende.

De dienstenzone Gentbrugge wordt dit najaar nog opgeleverd. Verder is de herinrichting in eigen beheer op dit ogenblik lopende voor Boorseme, Boutersem, Diepenbeek, Waasmunster, Postel en Rekkem. In die zeven dienstenzones zijn de werken in eigen beheer lopende en Gentbrugge zal dus in de loop van het najaar opgeleverd worden. Dat zijn er dan acht waar er dan extra werken uitgevoerd zijn.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Dank u voor uw antwoord, minister. Ik denk dat we hier in de commissie allemaal kunnen zeggen dat u altijd heel praktische antwoorden geeft en dat u het probleem daadwerkelijk aanpakt. Het is effectief wel een probleem. Als ik van Brussel naar West-Vlaanderen rijd, maar ik kan mij voorstellen als je van Brussel naar Limburg of Antwerpen of zo rijdt, kent iedereen wel de taferelen van overbezette parkings, van vrachtwagens die echt wel op de pechstrook geparkeerd staan en die ook zorgen voor een heel onveilige situatie.

Daarom vind ik het ook wel jammer – maar u kunt er waarschijnlijk niet zo veel aan doen – dat de parkeervisie die u uitwerkt, nogmaals uitgesteld wordt, in plaats van in dit najaar nog eens zes maanden later, in het voorjaar. Ik zou willen vragen, minister, dat u er toch een beetje achter zit – als ik het zo mag zeggen – om dat snel te kunnen hebben. Want als er dan een visie is, moet het plan ook nog uitgewerkt worden. Daar gaat ook wel een tijdje over.

Minister, het is echt noodzakelijk dat het sanitair aangepast wordt. Maar het is ook noodzakelijk dat er voorzien wordt in extra parkeerplaatsen. Zoals ik al aangaf, er is die overbezetting van die parkings langs de autosnelweg. Ik heb een concrete vraag. Voorziet u ook in extra parkings voor die vrachtwagens? Niet alleen het aanpakken van de bestaande, maar de vraag is ook naar extra parkings.

Daarom is het toch wel jammer dat het proefproject dat tussen Kalken en Kortrijk loopt, niet optimaal werkt. Gaat er een nieuw proefproject vooropgesteld worden? Of is het een verloren zaak en wordt er niets meer mee gedaan?

Ik ben blij, minister, dat u het probleem praktisch aanpakt, maar ik vraag toch met spoed naar die visie. Zodra die visie er is, kunnen we daar kennis mee maken. Ik vraag naar extra parkeerplaatsen om de overbezetting aan te pakken.

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

**Minister Lydia Peeters:** Het klopt dat we die studie en visie zo snel mogelijk moeten hebben. Men heeft in eerste instantie een inventarisatiefase gedaan. Daar is men volop mee bezig geweest binnen de kenniscel Goederenvervoer. Men heeft me meegegeven dat die in het voorjaar 2022 wordt opgeleverd. Het is inderdaad noodzakelijk dat we die studie snel hebben. Het is enkele maanden later dan initieel voorzien, maar men is er volop mee bezig. Dat is wat de administratie ons meedeelt.

Het is belangrijk dat we straks de volledige noden en capaciteitsbehoeften in kaart kunnen brengen en daarmee aan de slag kunnen. Dat neemt niet weg dat we in-tussen niet stil blijven zitten. We blijven verder tal van investeringen uitvoeren. Ik zei al dat we extra middelen aanwenden. De nood is er. Als we langs de autosnelwegen rijden, zien we ook de overvolle parkings en files op de pechstrook. De chauffeurs zijn gehouden aan hun rijtijden. We moeten daar echt werk van maken. We doen al een en ander in eigen beheer, maar zodra we die studie hebben, kunnen we daarmee aan de slag om te zien waar al dan niet een versnelling hoger moet worden geschakeld.

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

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het federale actieplan voor fietsers  
– 85 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, midden september, tijdens de eerste commissievergadering van het nieuwe parlementaire jaar, hadden verschillende collega's en ikzelf een vraag ingediend over de stijgende aantallen verkeersongevallen. Ik wil deze discussie niet opnieuw openen, maar in mijn slotreplik zei ik dat we de cijfers niet alleen zullen verbeteren via infrastructuurwerken en extra controle zoals trajectcontroles, maar dat we aanvullend ook nood hebben aan extra sensibilisering en aandacht voor de fietsers.

Eind september kwam Vias opnieuw met cijfermateriaal. Deze keer bracht het verkeersinstituut cijfers naar buiten waaruit blijkt dat de elektrische fiets een steile opmars kent in België. Vlaanderen was lang de voorloper, maar de rest van het land gaat stilaan ook overstag. Toch viel één cijfer sterk op: een derde van de elektrische fietsers legt meer dan 50 kilometer per week af. Het mag duidelijk zijn dat de fietsers een steeds belangrijkere plaats innemen in ons verkeer.

In het bericht van Vias stond ook een reactie van federaal minister van Mobiliteit Gilkinet. De volledige Federale Regering lanceert namelijk een nieuw initiatief: BE CYCLIST. Dat is meteen het eerste federale fietsactieplan en het bevat 52 erg diverse acties om de fiets te ondersteunen. Voor ieder punt zijn één of meerdere federale ministers verantwoordelijk. Jaarlijks in september zullen ze dit plan evalueren. Op die manier worden alle ministers mee in bad getrokken.

Minister, wat vindt u van dit plan? Plant u een gelijkaardig Vlaams initiatief?

Op welke wijze is er samenwerking voorzien met de Federale Regering rond de sensibilisering en verbetering van de fietsmogelijkheden in Vlaanderen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik juich dit initiatief van de Federale Regering zeker toe. Alles wat bijdraagt tot meer mensen op de fiets en meer fietsveiligheid kunnen we alleen maar toejuichen. Ik ben daar zeker heel positief over. Heel wat voorgestelde maatregelen richten zich specifiek op de federale instellingen, maar waar het op gemeenschappelijke thema's aankomt zoals sensibilisering, werken we al samen.

We hebben op Vlaams vlak ook niet stilgezeten. Ik denk dat u dat ook wel weet en dat is hier ook wel al meermaals aan bod gekomen. Ook bij ons staat sowieso alles inzake fietsen centraal, zowel in ons verkeersveiligheidsplan als in ons relanceplan, onze investeringsbudgetten en dergelijke. Ook in het verhaal van De Grote Versnelling, dat we recent gelanceerd hebben, komt de samenwerking met lokale en provinciale entiteiten door de opmaak van concrete fietsdeals extra in de picture. Kortom, het is een en-enbeleid. Ik ben uiteraard blij dat de federale overheid een aantal bijkomende acties onderneemt.

Er is sowieso een structurele samenwerking inzake het fietsbeleid tussen de gewesten en de federale overheid. We hebben de federale Werkgroep Fiets, die zojuist werd hervormd tot de Federale Fietscommissie. Daar zitten ambtenaren van de gewesten in een forum samen met de fietsersbonden en andere kennisinstellingen om suggesties en aanbevelingen te doen rond het fietsbeleid in zijn totaliteit en ook om informatie uit te wisselen. Daarnaast zijn er ook onze interministeriële

conferenties (IMC's), waarbinnen we om de twee maanden samen zitten met de gewestelijke en de federale ministers. Daar zullen we volgende week onder andere het BE CYCLIST-programma van de federale overheid bespreken, dat door federaal minister Gilkinet is geagendeerd.

Vandaag werken we ook al samen rond bijvoorbeeld het centraal fietsregister. Dat hebben we een aantal maanden geleden beslist op de IMC Mobiliteit. Ook het herzien van de wegcode, met het belang van de fietser, en de combinatie van fiets en trein door NMBS zijn materies die daar aan bod komen. Verder staat ook het faciliteren van de ontwikkeling van fietsroutes langs de spoorwegen en de bespreking daarover met Infrabel en NMBS op de agenda.

Kortom, we werken intens samen, maar het kan nog altijd meer. Ik juich het actieplan ter promotie van de fiets zeker toe, maar dat doet iedereen in deze commissie wel, denk ik.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, dank u voor uw positief antwoord. Ik heb er eigenlijk niets meer aan toe te voegen. Laat ons allen zoveel mogelijk mensen op de fiets krijgen. Dit wordt verder opgevolgd.

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

**Marius Meremans (N-VA):** Ik heb toch wel wat bedenkingen, hoor. Als het van de federale overheid komt, moet het in het Engels, dat is duidelijk: BE CYCLIST. Ik dacht dat de officiële landstalen anders waren, maar goed, ik heb mij blijkbaar vergist. Mensen schrijven ook boeken over België: We are one. Dat is ook belangrijk dat dat in het Engels is. Dat heeft ongetwijfeld een zeer grote internationale oplage.

Ik vind een aantal elementen in die maatregelen van de overheid wel goed, maar ik heb soms de indruk dat men daar een aantal zaken bij sleurt waarvan ik me afvraag of we daar allemaal tijd in moeten steken. Staatssecretaris Schlitz schrijft bijvoorbeeld: 'het gebruik van de fiets door vrouwen bevorderen'. Dat is een actie-thema. Ik vind dat goed he, maar moet dat nu echt? Dat is toch algemeen, zoiets. Er is bijvoorbeeld: 'de fiets integreren in het werk van de minister van Ontwikkelingssamenwerking'. Wat gaat die doen? Gaat die naar Afrika fietsen of zo? Dat is ook een vraag die ik me stel. Over BOZAR: een fietsenstalling aan De Munt.

Voor mij allemaal goed, maar waarom concentreert men zich niet op een aantal thema's die belangrijk zijn? Ze staan er ook in: het leasen bijvoorbeeld. Mensen in een privébedrijf kunnen een fiets leasen, maar een ambtenaar kan dat niet. Focus u daarop. Regel dat. Infrabel staat er natuurlijk ook in. Dat zijn die fietsassen langsheen de spoorwegen, fietssnelwegen. Focus daarop. Er zijn nog een aantal zaken die belangrijk zijn, zoals de terugbetaling van het woon-werkverkeer per fiets.

Er staat veel te veel in. Daarom zou ik willen vragen dat men federaal toch het onderscheid zou maken tussen wat belangrijk is voor de fiets en waar wij mee aan de slag kunnen, en een heleboel acties die er volgens mij bij gesleurd zijn voor de fun, maar waarvan ik bij God niet weet wat daar het grotere en diepere nut van is. Dat is mijn bedenking. Ik zeg niet: "Hop, holadijee, fijn!" Ja, ze moeten zich focussen op de elementen waarmee we aan de slag kunnen en de rest moeten ze gewoon niet doen, anders gebeurt er weer niets. Dat is mijn vrees.

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

**Stijn Bex (Groen):** En ik die altijd dacht dat collega Meremans van de 'hop, holidjee' was. Ik heb mij blijkbaar vergist. *(Gelach)*

Ik wil collega Fournier bedanken om dit plan hier ook ter sprake te brengen. Minister, ik ben ook heel blij dat u daar met veel openheid naar kijkt en wilt bekijken hoe we Vlaanderen en België en ook de andere gewesten kunnen laten samenwerken om ervoor te zorgen dat de fiets meer en meer kan worden gebruikt.

En ik ben ook wel blij met de opmerkingen van collega Meremans, want hij heeft enerzijds gezegd dat er een paar dingen in staan die hij er persoonlijk niet zou hebben in gezet. Collega Meremans, het is wel belangrijk dat ook vrouwen meer kunnen fietsen. (*Opmerkingen van Marius Meremans*)

Maar je merkt dat zeker in een aantal grote steden vrouwen minder gemakkelijk voor de fiets kiezen, omdat het fietsen daar onveilig is, maar ook omdat ze daar soms beschimpt worden terwijl ze op de fiets zitten. Dat is een belangrijk aandachtspunt om aan te pakken. Maar ik ben blij dat u gezegd hebt dat alle belangrijke, en ook alle onbelangrijke dingen erin staan. Laat ons dus zowel de belangrijke als de onbelangrijke dingen uitvoeren, en dan gaan we allemaal een beter fietsbeleid krijgen.

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik kan er heel kort over zijn, mijnheer Meremans, voor uw gemoedsrust. De titel is 'BE CYCLIST', maar daaronder staat onmiddellijk de Nederlandse ondertitel, de bijkomende bedoeling, met name een actieplan ter promotie van de fiets van de Federale Regering 2021-2024. Ik vind dat daar alleszins een aantal heel goede elementen in zitten. Ik denk dat we alles op alles moeten zetten om het fietsen extra te stimuleren. We hebben het continu over een modal shift, over meer duurzame verplaatsingen. Alles wat in het kader van die meer duurzame verplaatsingen past, nemen we graag mee. Als men vanuit het federale mee een aantal acties op touw wil zetten om nog meer mensen aan het fietsen te krijgen, dan kan ik dat alleen maar toejuichen. Dus ik moet zeggen dat ik eerder positief ben over het hele verhaal. We zullen dat zeker verder bespreken op de volgende IMC.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Collega Meremans, ik denk dat we inderdaad iedere maatregel die erin staat, kunnen fileren, en dat we sommige maatregelen misschien in het belachelijke kunnen trekken. Anderzijds staan er ook wel maatregelen in die goed zijn. Laat ons vooral tevreden zijn dat alle verschillende overheden – zijn het nu de gemeenten, de provincies, de gewesten, of federaal – mee zijn in het fietsverhaal. Ik denk dat we toch wel kunnen zeggen dat dat onder impuls is van deze commissie, van alle leden hier aanwezig, die wekelijks op die nagel kloppen voor het fietsbeleid. Het is onder impuls van deze commissie dat alle overheden nu ook op die kar springen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject rond kampvervoer – 88 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Minister, u weet dat ik ook lid ben van de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media. Onlangs hadden wij een contact met de Ambrassade, die de belangen van het jeugdwerk in Vlaanderen behartigt. Daar bestaat toch wel bezorgdheid over het voortbestaan van het project Kampvervoer na de inwerkingtreding van Basisbereikbaarheid, dat ondertussen is uitgesteld. Dat

project heeft ondertussen enige bekendheid, ook bij de jeugd. Dankzij het project Kampvervoer kunnen alle erkende jeugdorganisaties in Vlaanderen nog altijd voordelig met de bus naar de kampplaats van hun zomerkamp rijden.

Ik zal nog even zeggen hoe het momenteel werkt. Groepen tot 45 personen hoeven niet op voorhand te reserveren. Zij kunnen gewoon gebruik maken van bestaande buslijnen en van het bestaande groepsticket, waarmee je slechts 1,60 euro per reiziger betaalt. Het interessante van het project is dat er voor groepen vanaf 45 personen een ondersteuningsrit kan worden aangevraagd via een speciale boekingsmodule op de website van De Lijn.

De verantwoordelijkheid ligt nu dus duidelijk bij De Lijn. Men kan dat aanvragen tussen twee bestaande haltes. Er moet dus wel een bushalte in de buurt van de kampplaats zijn. Belbushaltes tellen sowieso vandaag al niet mee. De verplaatsing mag ook maximaal 50 kilometer bedragen en het vertrekuren mag niet tijdens de spitsuren vallen. De rit moet ook een maand op voorhand gereserveerd worden. Er zijn dus wel heel wat regels waaraan moet worden voldaan. Men kan kosteloos annuleren tot 48 uur op voorhand. Het aanbod geldt sowieso onder voorbehoud van beschikbaarheid van chauffeurs – het is natuurlijk meestal in de zomervakantie – en bussen. Bij gebrek aan capaciteit wordt de jeugdbeweging uiteraard zo snel mogelijk op de hoogte gebracht. Dat is hoe het momenteel loopt.

Volgens de Ambrassade worden er zo jaarlijks gemiddeld 300 ritten, voor in totaal zo'n 20.000 jongeren uitgevoerd. Deze zomer waren er in totaal 434 aanvragen, 100 meer dan vorig jaar. Mij lijkt het in elk geval dat dit ook in ons nieuwe openbaarvervoerssysteem van basisbereikbaarheid dat op poten wordt gezet, mogelijk zou moeten blijven op een of andere manier. In een vraaggestuurd systeem, zoals we het nu hebben uitgewerkt, moet het aanbod de vraag van deze jongerengroepen volgen. Maar ze maken zich dus zorgen, omdat de vervoerregio's misschien bevoegd zouden worden in plaats van De Lijn en omdat ze misschien onder vervoer op maat zouden vallen. Het is natuurlijk maatwerk, maar vervoer op maat gaat momenteel toch veeleer over kleine busjes, en dat zal uiteraard niet volstaan. Ze hebben dus wel wat vragen.

Jeugdorganisaties kunnen nu ook enkel in de zomervakantie een beroep doen op het systeem, maar er zijn natuurlijk ook kampen in kleinere vakanties, weekends, vormingen enzovoort. Bent u bereid om samen met De Lijn te onderzoeken of het vervoer in het kader van kampvervoer ook mogelijk is buiten de zomervakantie? Dat is een bijkomende vraag.

Rond de algemene bezorgdheid over het voortbestaan van dat systeem heb ik de volgende vragen voor u, minister. Hoe evalueert u het project rond kampvervoer? Zal het worden voortgezet na de uitrol van basisbereikbaarheid? Wordt dat dan iets in het kader van vervoer op maat? Moet dat via de Mobiliteitscentrale gaan? Of blijft dat toch bij De Lijn, wat allicht het eenvoudigst zou zijn? Wie wordt hiervoor verantwoordelijk?

We weten allemaal dat u allicht druk met De Lijn aan het onderhandelen bent over het openbardienstencontract. Kan dergelijke dienstverlening daar eventueel in opgenomen worden?

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

**Minister Lydia Peeters:** Bedankt voor uw vraag, mevrouw Brouwers. We kennen inderdaad de bekommernissen en de bezorgdheden van de Ambrassade over het voortbestaan van dit project, maar als u vraagt wat mijn persoonlijke mening is en hoe we dat evalueren, denk ik dat het een project is dat enorm gesmaakt wordt door de jeugdverenigingen. Het is een heel goed concept en het zorgt ervoor dat de jeugd



op kamp kan. Het is dus een enorme meerwaarde voor de jeugdverenigingen, die wel duidelijk nood hebben aan dat busvervoer van en naar hun kamp.

Tot op heden is het altijd goed verlopen. We hebben dat ook jaar na jaar gedaan, ook het voorbije jaar. Ik ben blij dat iedereen weer op kamp kon gaan. Wat dat betreft, is het dus zeker een goede zaak.

Hoe gaat het nu verder als basisbereikbaarheid wordt uitgerold? Men is op dit ogenblik aan het onderzoeken of het kampvervoer in zijn huidige vorm voor alle onderdelen, ook na de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid, nog voldoet aan de wetgeving inzake openbaar personenvervoer, zoals dat vastgelegd is in de Europese verordening, alsook in het decreet Basisbereikbaarheid. We moeten dus kijken of we daar niet onze bevoegdheden te buiten gaan en of we daar geen marktverstoring voorzien, conform de nieuwe richtlijnen. Dat is men op dit ogenblik aan het onderzoeken. Het goede nieuws is alleszins dat we in 2022 dat kampvervoer sowieso nog kunnen organiseren, gelet op het feit dat er dan nog geen uitrol is. In dat opzicht is het dus sowieso al een geruststelling voor onze jeugdverenigingen. Maar alleszins moet het passen in die Europese richtlijn en in het decreet Basisbereikbaarheid om dergelijke vormen van personenvervoer exclusief te kunnen uitvoeren. De Lijn is dat dus nog allemaal aan het onderzoeken.

Dan was er uw vraag over het openbaredienstcontract. Die besprekingen zijn volop bezig. Ik hoop dat we dat zo snel mogelijk kunnen afkloppen, en dan zullen we ook bekijken in welke mate dat dit daar nog verder mee in wordt opgenomen. Opnieuw, ik denk dat we allemaal de bekommernissen en de verzuchtingen van De Ambrassade kennen en dat we daar zeker mee aan de slag moeten gaan.

Zal dit al dan niet worden opgenomen in het openbaredienstcontract? Dat kan maar, ten eerste, als dat daadwerkelijk mogelijk is volgens de Europese richtlijn en het decreet en, ten tweede, nadat onze basisbereikbaarheidsplan in uitrol is, als daadwerkelijk wordt geconcludeerd dat dit valt onder openbaar personenvervoer en, ten derde, dan ook kan worden toegewezen aan De Lijn als interne exploitant. Dat zijn eigenlijk de drie voorwaarden om te concluderen of het ook na januari 2023 verder kan worden uitgevoerd. In die zin kan ik vandaag dus nog niet heel veel zeggen. Het proefproject wordt zeker gesmaakt. Ik denk dat iedereen die er vandaag bij betrokken is, met de waardering en de meerwaarde die het genereert, dit zeker wil voortzetten, maar we moeten bekijken of het past in het juridisch kader.

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Minister, dank u wel. Het is dus eigenlijk wel terecht dat men zich bij De Ambrassade bezorgd toont, als ik uw antwoord goed beluister. Mijn vraag is dan: zullen we dat juridisch advies al hebben voor u dat openbaredienstcontract afsluit, zodat u tegen dan toch weet hoe de vork nu exact aan de steel zit? Dit is immers uiteindelijk een duurzame verplaatsingsmanier voor al die jeugdbewegingen en het jeugdwerk in het algemeen. Vroeger was het toch vaker zo dat ouders dan maar zelf de kinderen naar hun kampplaats brachten of dat men duurdere autocars moest huren, wat voor die groepen toch ook niet evident is. Het behoud van het huidige systeem zou dus natuurlijk het beste zijn. Stel dat dat niet zo is, indien versterkingsritten door De Lijn niet mogelijk zijn, dan hoop ik dat de regering – want u zult dat dan allicht ook samen met uw collega van Jeugd, minister Dalle, moeten bekijken – toch een alternatief met de private sector bekijkt. Ik denk dat er niet veel andere alternatieven zijn. Ik hoop dat u dan bekijkt hoe er tegen een verminderde prijs voor de jeugdbewegingen kan worden gewerkt, eventueel dan met verdere ondersteuning door de Vlaamse overheid. Ik denk dat er eigenlijk maar twee methodes zijn om het goedkoop én duurzaam te houden voor onze jeugdverenigingen, maar ik hoop eigenlijk dat het huidige systeem, dat, zoals u zelf zegt, wordt gesmaakt en goed werkt, kan blijven bestaan in het juridisch kader

dat Europa ook oplegt. Wat is de timing daarvoor? Wanneer zou men dat weten? Opdat u dat ook goed zou kunnen communiceren, in eerste instantie aan De Ambrassade. Zij zullen dat dan wel verder kond doen aan al het jeugdwerk dat hiermee te maken heeft.

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik kan u en uiteraard ook De Ambrassade op dit ogenblik geruststellen. Zolang het decreet Basisbereikbaarheid nog niet in uitrol is, kan dit proefproject – want het was eigenlijk opgezet als een proefproject dat jaar na jaar is blijven lopen, inderdaad in samenspraak met collega Dalle, die in principe instaat voor de subsidiëring van de jeugdverenigingen – blijven plaatsvinden. Nadien is de vraag of dit tot de interne opdracht van De Lijn behoort of moet worden ondergebracht bij de bestekken vervoer op maat, bij die ad-hocbestekken, omdat het eigenlijk een ad-hocvraag is waarop de jeugdverenigingen aanspraak zouden kunnen maken. Dan is het natuurlijk niet De Lijn. Dan is het een private pachter, al dan niet via het bestek vervoer op maat of iets anders. Dat is wat men op dit ogenblik intern aan het aftoetsen is: waar gaat men het nu specifiek onderbrengen?

Voor 2022 zal het sowieso nog in orde zijn. Voor de volgende kampen mogen de jeugdverenigingen er dus gerust in zijn dat het nog wel in orde komt.

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

**Karin Brouwers (CD&V):** U wilt zich duidelijk niet vastpinnen op een datum om te weten welk systeem het nu eigenlijk wordt. Maar goed, in 2022 blijft het proefproject verder draaien. Dat is inderdaad belangrijke informatie. Maar het is toch ook te hopen dat u vrij snel duidelijkheid kunt geven over wat het dan in de toekomst precies zal worden, zodat iedereen zich daar ook op kan voorbereiden.

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