vergadering **C44**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 21 oktober 2021

(Een aantal sprekers namen mogelijk deel via videoconferentie.)

Vlaams Parlement

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vandalisme op drie stelplaatsen van De Lijn in Limburg
– 21 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beveiliging van de stelplaatsen van De Lijn
– 80 (2021-2022) 5

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs
– 297 (2021-2022) 9

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van geluidsoverlast door wegverkeer
– 308 (2021-2022) 16

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de samenwerking met Nederland voor het aanleggen van de treinverbinding tussen Hamont en Weert
– 298 (2021-2022) 20

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zwartrijden bij De Lijn
– 134 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verviervoudiging van het aantal zwartrijders op de trams en bussen van De Lijn
– 144 (2021-2022) 24

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verduidelijken van de kostprijs van het elektrisch opladen aan laadpalen
– 166 (2021-2022)
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de projectoproep in het kader van Clean Power for Transport
– 336 (2021-2022) 29

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het arrest van de Raad van State met betrekking tot de baggerwerken in de Schelde
– 4483 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de schorsing van het baggercontract voor de Antwerpse haven
– 4636 (2020-2021) 34

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de door de federale minister van Mobiliteit gelanceerde burgerbevraging All for zero
– 120 (2021-2022) 39

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het naleven van de verplichting om bij calamiteiten een reddingsstrook vrij te houden op wegen met minstens twee rijstroken
– 143 (2021-2022) 42

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de enquête over het respecteren van snelheidslimieten
– 152 (2021-2022) 45

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het rapport van het Europees Parlement over verkeersveiligheid
– 243 (2021-2022) 48

VRAAG OM UITLEG van Meyrem Almaci aan Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen voor een themapark naast de luchthaven van Deurne
– 285 (2021-2022) 52

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gevaar van de dode hoek bij vrachtwagens
– 302 (2021-2022) 58

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg met de loodsen
– 309 (2021-2022) 63

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vandalisme op drie stelplaatsen van De Lijn in Limburg
– 21 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beveiliging van de stelplaatsen van De Lijn
– 80 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik zal mijn werk vandaag ten dele overlaten aan mijn twee YOUCA-assistenten, twee Izegemnaars die mij volgen in het stadhuis en vandaag ook in het parlement.

Zoë zal beginnen met de vraag.

Zoë Vandenabeele: Op 28 september 2021 deed zich een zwaar geval van vandalisme voor in drie stelplaatsen van De Lijn in de provincie Limburg. In de stelplaatsen van Hasselt, Winterslag en Beverlo drongen onbekenden binnen en pleegden er telkens dezelfde feiten: met een scherp voorwerp sneden de vandalen de ventielen van verschillende bussen over, met verschillende lekke banden tot gevolg. In totaal zouden er zo een honderdtal bussen beschadigd zijn. Dit vandalisme zorgde logischerwijze voor flinke problemen in de Limburgse ochtendspits.

Dit voorval roept heel wat vragen op over de beveiliging van stelplaatsen bij De Lijn. Hoeveel bussen werden er op 28 september in totaal in de drie stelplaatsen beschadigd? Wat is de kostprijs van alle herstellingen? Wat was de impact van dit zware geval van vandalisme op de reizigers van De Lijn? Hoeveel ritten werden er in totaal geschrapt? Minister, kunt u de laatste stand van zaken van het gerechtelijk onderzoek nader toelichten?

Op welke manier worden deze drie stelplaatsen beveiligd? Bent u van oordeel dat de beveiliging er afdoende is? Noopt dit extreme geval van vandalisme volgens u en/of volgens De Lijn tot een evaluatie van de beveiliging van de stelplaatsen?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Onlangs vernielden vandalen op minder dan vier uur in drie Limburgse stelplaatsen de banden van ruim 135 bussen van De Lijn. De dupe van het hele verhaal waren de reizigers, die als gevolg van een totaal ontregelde spits, hun bus aan de neus voorbij zagen gaan. Wellicht wisten de daders hoe ze de stelplaatsen ongezien konden binnendringen.

De vakbonden pleiten blijkbaar al jaren voor meer camerabewaking. Enerzijds zouden camera’s kunnen bijdragen aan het veiligheidsgevoel van de chauffeurs. Anderzijds kunnen meer camera’s ook leiden tot een hogere ophelderingsgraad van criminele feiten. Aan de drie getroffen stelplaatsen zouden er nauwelijks camera’s aanwezig zijn. Meteen is het debat geopend hoe de stelplaatsen beter bewaakt kunnen worden.

Minister, hoe wilt u werk maken van veiligere stelplaatsen? Bent u op de hoogte van tekortkomingen in de beveiliging van de stelplaatsen en welke initiatieven hebt u reeds genomen om stelplaatsen beter te beveiligen? Hebt u hiervoor budgetten ter beschikking? Zo ja, hoeveel werd er het voorbije jaar geïnvesteerd in de beveiliging van de stelplaatsen van De Lijn? Zo neen, zult u op korte termijn ingrijpen en de nodige budgetten voorzien?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, Zoë en mijnheer Verheyden, voor uw vragen.

In de nacht van maandag 27 september en dinsdag 28 september drongen onbekende personen drie stelplaatsen van De Lijn binnen. Daar hebben ze in totaal 145 bussen vernield door het ventiel van de banden af te snijden. Ze hebben dat niet gedaan van de voorste band, maar van een binnenband aan de achterzijde. Daardoor merkten de buschauffeurs die met hun bussen wilden vertrekken dat niet onmiddellijk op. Ze hebben het eigenlijk pas gemerkt op het moment dat ze al aan het rijden waren. Dat toont eens te meer de laakbaarheid aan van de handelingen van die onbekende personen. Alleszins was hun opzet heel duidelijk: met kennis van zaken moedwillig schade aanbrengen en de dienstverlening zo veel mogelijk saboteren.

De 68 bussen van de stelplaats in Hasselt en de 42 bussen van de stelplaats in Winterslag werden vernield en hersteld door eigen medewerkers van De Lijn. Voor de 35 bussen in de stelplaats van Beverlo werd externe hulp ingeroepen van een gespecialiseerde dienst. Dat heeft De Lijn in totaal 139,5 aan werkuren gekost. Daarnaast zijn er natuurlijk ook de materiaalkosten en de kosten van de externe firma die is tussengekomen op de stelplaats in Beverlo. De geschrapte ritten en de duurtijden worden nu in kaart gebracht. Op basis daarvan zullen we binnenkort een volledig overzicht hebben van de schade die De Lijn materieel heeft opgelopen.

Veel erger is dat de dienstverlening ook schade opliep en dat daardoor de reizigers werden getroffen. Dankzij de inzet van het personeel van De Lijn werd elke bus zo snel mogelijk klaargemaakt, en aan het begin van de namiddag waren alle bussen opnieuw operationeel en hoefden de reizigers er niets meer van te ondervinden.

Het is de eerste keer dat De Lijn geconfronteerd is met een dergelijk groot voorval van vandalisme. Tegen dergelijk vandalisme, waarbij de volledige omheining werd doorgeknipt en camera's die er hingen, werden omzeild, kan men zich moeilijk beschermen, tenzij we daar continu patrouilles door bewakingsfirma's laten uitvoeren. Ik denk dat we allemaal weten dat dat een zeer kostelijke zaak is. En dan nog, ook patrouilles door bewakingsfirma's kunnen niet 24 op 24 aanwezig zijn.

In de stelplaats van Winterslag werd twee maanden geleden de bestaande videobewaking grotendeels vervangen en uitgebreid. In Hasselt werd enkele maanden geleden een dossier rond camerabewaking opgestart, om te dienen als pilootproject voor uniforme installaties over heel Vlaanderen, maar de camera’s waren nog niet operationeel. In de toekomst zullen er heel wat meer camera’s aangebracht worden op de stelplaatsen.

De politie heeft gebruikgemaakt van camera’s in de onmiddellijke omgeving om aan de hand van die ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) te kunnen kijken welke auto's zich daar eventueel in de buurt bevonden en om in het kader van het strafrechtelijk onderzoek zo veel mogelijk informatie te verzamelen. Dat is alles wat ik tot nu toe kan meegeven.

U zult begrijpen dat ik als voogdijminister ook niet meer inzage heb in het strafrechtelijk onderzoek, dat uiteraard geheim is. Totdat er meer duidelijkheid is en De Lijn zich burgerlijke partij kan stellen tegen welbepaalde daders, kunnen wij u vandaag niet meer antwoorden geven.

Ik ga er alleszins van uit dat de politie het onderzoek grondig zal uitvoeren. Het is de federale politie die het dossier naar zich heeft toegetrokken omdat het gaat over verschillende lokale politiezones of stelplaatsen waar de schade werd toegebracht. Er zijn dus drie verschillende betrokken politiezones. Daarom is momenteel de federale politie bezig met het verdere onderzoek.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, ik neem het opnieuw over om het toch wat comfortabel te houden voor onze studenten, want het is voor hen toch een zenuwachtige eerste spreeksessie in het parlement. Dat is niet eenvoudig, we weten dat allemaal, laat staan als je dat doet op 18-jarige leeftijd. Dus, chapeau daarvoor.

Minister, bedankt voor uw antwoord. Het is natuurlijk een incident met een bijzonder grote impact op de dienstverlening voor de reiziger. De snelheid van actie om alles te herstellen en de dienstregeling opnieuw op poten te krijgen, vind ik echt wel knap werk. Het mag ook eens gezegd worden als het goed is.

Ik hoor van u dat de omheining gewoon is doorgeknipt en dat camera's zijn omzeild. Daar valt inderdaad weinig tegen te doen. Ik ben er absoluut geen pleitbezorger van om overal, bij elke installatie, bij elk gebouw van de Vlaamse overheid bewakingsfirma's te laten rondlopen. Dat zullen we niet doen. Dat is ook niet verstandig.

Ik hoor u zeggen dat u de komende tijd zult zorgen voor meer camera's op de stelplaatsen. Ik ga ervan uit dat dit geen camera's zijn zoals we die in sommige steden en gemeenten hebben bij de politiezones en die live worden bekeken. Ik neem aan dat dat overbodig is. Dat is ook bijzonder kostelijk. Ik denk aan gewone camera's waar dan retroactief een onderzoek mee kan gebeuren. Die zijn absoluut niet duur. Ik wil u toch vragen om daar snel werk van te maken. Het zou jammer zijn mochten er grotere moeilijkheden komen, niet alleen voor de schade aan de voertuigen, maar misschien ook voor andere installaties in de toekomst, bijvoorbeeld laadpaalinfrastructuur op die stelplaatsen. Ik wil u vragen om daar snel werk van te maken. Het zal ten gunste zijn van de reiziger, maar ook van De Lijn zelf.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): De heer Maertens heeft al heel wat gezegd. Het is in ieder geval goed nieuws dat er meer camera's zullen komen, minister. Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag of u hiervoor wel voldoende budgetten ter beschikking hebt dan wel of u die moet gaan zoeken.

Uiteraard ook een serieuze pluim voor het personeel van De Lijn, als tegen de middag inderdaad al die bussen opnieuw in roulatie waren. Dat is toch wel een huzarenstukje.

Natuurlijk is er schade aangebracht: imagoschade, ten eerste, buiten de wil van De Lijn om, natuurlijk. Er is ook financiële schade. Het financiële plaatje moet nog volgen.

Ik weet niet welke piste er gevolgd wordt, maar het is toch wel opvallend dat die vandalen blijkbaar wisten hoe en waar ze moesten zijn. Ik hoop in ieder geval dat het vandalisme niet van binnen de organisatie is gepleegd, want dat zou helemaal bijzonder jammer zijn.

Maar ik stel inderdaad vast dat u meer zult inzetten op die budgetten. Misschien kan er ook op andere vormen van alarmen ingezet worden. Het gaat niet alleen over camera's, denk ik. Er zijn voldoende zaken op de markt die kunnen worden ingezet om dergelijke plaatsen te beveiligen. Misschien kan dat ook eens bekeken worden. Maar ik denk in ieder geval dat het toch een topprioriteit moet zijn om dergelijke zaken zo veel mogelijk te voorkomen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik wil mij graag aansluiten bij de vraag van de collega's. Ik denk dat het heel belangrijk is dat wij de nodige inspanningen leveren om de veiligheid van de voertuigen, de stelplaatsen, maar zeker ook de veiligheid van het

personeel zo veel mogelijk te garanderen. En camera's kunnen daar inderdaad een hulpmiddel zijn. Ik heb begrepen dat er toch nog wel wat onduidelijkheid was over het aantal camera's dat werkelijk op die stelplaatsen aanwezig was. Als ik u goed heb begrepen, was het enkel in Winterslag dat er twee camera’s hangen, en moeten die in Hasselt nog geplaatst worden.

Ik heb wel begrepen dat er in het verleden wel al incidenten geweest zijn met de beschadiging van wagens van personeel in de buurt van de stelplaats in Hasselt. Deze schade zal wellicht eenmalig zijn, maar het is niet eenmalig dat er incidenten gebeuren. Uiteraard ook van onze kant chapeau aan de medewerkers van De Lijn om alles zo snel te depanneren.

Maar is er, los van de uitbreiding van de camera's, eigenlijk een globaal veiligheidsplan binnen De Lijn voor de stelplaatsen, en bij uitbreiding voor het personeel, minister?

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik wil daar kort bij aansluiten. Er is al heel veel over gezegd, en wij delen uiteraard de mening dat er enorm snel gehandeld is, waarvoor een dikke pluim. Maar uit elk incident moeten er ook lessen getrokken worden, vandaar ook de vraag naar een technopreventieve analyse. Collega Robeyns verwijst naar een veiligheidsplan. Is er een grondige risicoanalyse op technopreventief vlak, naar zowel de infrastructuur van de stelplaatsen als naar de bussen? Is daar een grondige analyse op gebeurd, om dat in de toekomst te vermijden? Misschien is een actualisatie van de veiligheids- en risicoplannen daar wel aangewezen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen en bedenkingen. Die pluim naar de werknemers van De Lijn is zeker terecht, als we zien dat tegen de middag heel het plan opnieuw operationeel was, en de reizigers niet langer in de kou moesten staan. Dat mogen we zeker in de picture zetten.

Wat betreft de specifieke vragen rond de camera's: zoals ik daarstraks al zei, werden de camera’s in Winterslag recent vervangen. Nu, om u daar bij benadering de kostprijs van te geven: daar ging het om een kostprijs van 4000 euro, mijnheer Verheyden. Dat zit dus in de reguliere werking van De Lijn, het is niet zo dat daar een extreem hoog budget voor moet worden uitgetrokken. Maar dat is wat daar dus recent aan videobewaking werd geïnstalleerd. Het gaat over videobewaking, dus er kan over een lange periode worden gefilmd. Men kan achteraf ook die banden ter beschikking stellen van de politie, en men kan dat steeds herbekijken. Dat is ook hier gebeurd: dat materiaal is ter beschikking gesteld van de politie in het kader van het onderzoek.

Er waren dan nog een aantal vragen naar het veiligheidsplan. Ik ben deze week onder meer nog op de stelplaats in Hasselt geweest, en ik moet zeggen dat het zeker niet zo evident is om daar zonder meer binnen te komen, met onder meer die omheining. Desgevallend kunnen de commissieleden daar misschien ook eens een bezoekje aan brengen. Maar sowieso heeft De Lijn zelf ook haar veiligheidsplan ten aanzien van het personeel, in het kader van preventie op het werk, zoals elk bedrijf dat uiteraard nodig heeft. Maar zij zetten ook volop in op veiligheid.

Een dergelijke situatie als hier, waarin moedwillig op één nacht tijd drie stelplaatsen worden aangedaan, om daar zo veel mogelijk bussen te saboteren? Ik denk dat het zeer moeilijk is om zich tegen dergelijke vormen van vandalisme te verdedigen. Nu, het is absoluut niet goed te praten, maar ik ben er zeker van dat De Lijn alles op alles zet om dergelijke zaken in de toekomst te voorkomen. En we hopen uiteraard dat de daders zo snel mogelijk gevat worden. Want dergelijk laak-

baar gedrag zorgt ervoor dat heel wat mensen die aangewezen zijn op het openbaar vervoer in de kou moeten blijven staan, wat totaal onaanvaardbaar is. Ik neem aan dat we het daar allemaal over eens zijn.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Bedankt, minister. Uw antwoorden zijn heel duidelijk. Ik hoop echt dat men daar bij De Lijn versneld werk van maakt. Want ik zeg het, die camera's kosten echt niet zoveel geld. Want we weten allemaal dat zulke incidenten, die heel veel media-aandacht naar zich toe zuigen, wel eens voor copycats kunnen zorgen. Ik hoop dat dat niet het geval is. Dus ik denk dat het aangewezen is dat er snel overal voldoende camera’s zijn, zodat als er iets gebeurt, de daders gevat worden.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Bedankt voor uw antwoorden, minister. Ik hoop in ieder geval dat de feiten eenmalig waren. Maar het is misschien toch wel eens de moeite om voor alle stelplaatsen in Vlaanderen eens een risicoanalyse op te stellen, en te bekijken waar die veiligheidsmaatregelen eventueel geoptimaliseerd kunnen worden. Zo kunnen dergelijke feiten niet door copycats op andere plaatsen gepleegd worden, zoals collega Maertens zei. Ik denk dat dat nuttig zou kunnen zijn. Bedankt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs
– 297 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ook ik zal mijn vraag laten stellen door een leerling. Dat komt eigenlijk goed uit, gezien het thema: het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs.

Paulien, aan jou het woord.

Paulien Degol: Op 16 september kreeg u in deze commissie een resem vragen over de onmenselijk lange busritten van leerlingen van het buitengewoon onderwijs, tot meer dan zes uur per dag. Het probleem bestaat al lang, en wordt erger door een stijging van het aantal leerlingen zonder dat de middelen volgen.

De Vlaamse Regering heeft op 3 september 1,8 miljoen euro vrijgemaakt, waarmee veertig extra ritten ingezet kunnen worden door De Lijn. Intussen hebt u sinds 1 oktober echt duidelijkheid over de reguliere planning en kunt u perfect inschatten wat de noden op het terrein zijn.

De extra middelen zijn ruimschoots onvoldoende om het probleem op te lossen. U zei zelf dat u minstens 40 miljoen euro extra nodig hebt om ervoor te zorgen dat geen enkel kind langer dan 3 uur per dag op de bus zit. Ouders en leerlingen moeten dus hopen dat u nog extra middelen kunt vinden, maar vooral dat u snel effectief lessen kunt trekken uit een provisoire evaluatie van de proefprojecten. In Leuven heeft men bijvoorbeeld het aantal locaties van initieel 54 kunnen herleiden tot 4 of 5, onder meer dankzij inzet van vrijwilligers.

U zei op 16 september dat u de stuurgroep zou samenbrengen. U stelde dat voor u een enkele rit van anderhalf uur het uiterste maximum is, dus 180 minuten per dag. U bevestigde ook dat het leerlingenvervoer in de toekomst een taak wordt van de mobiliteitscentrale, waarbij het nog hoogst onzeker is wanneer dit het geval zal zijn, gelet op het uitstel zonder concrete datum voor basisbereikbaarheid.

Kunt u een inschatting geven van het aantal leerlingen dat vandaag nog langer dan 180 minuten per dag op de bus zit, wat volgens u de maximaal aanvaardbare duur is? Kunt u een inschatting geven van het aantal leerlingen dat vandaag nog langer dan 120 minuten per dag op de bus zit, wat volgens het Kinderrechtencommissariaat de maximaal aanvaardbare duur is?

Kunt u toelichten hoe de inspanning van 1,8 miljoen euro resulteert in bijkomend aanbod op het terrein? Hoe zijn de inspanningen verdeeld over de provincies?

Hoe wilt u nog dit schooljaar werk maken van een verdere reductie van de gemiddelde ritduur? Worden daarbij vervroegd lessen getrokken uit de lopende proefprojecten, en wordt er daarbij gekeken naar kleinere busjes en centrale vertrekpunten?

Hoe zal het leerlingenvervoer een plaats krijgen in basisbereikbaarheid, en wat zal de specifieke rol zijn van de mobiliteitscentrale en de vervoerregio's? Op welke manier kan een uitstel van basisbereikbaarheid ook zorgen voor uitstel van een grondige hervorming van het leerlingenvervoer?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de vraag. Het is inderdaad iets wat ons allemaal aanbelangt. We hebben inderdaad de persberichten gezien van schrijnende situaties van kinderen in het bijzonder onderwijs. Bedankt om dat onder de aandacht te houden.

Ik kan vandaag helaas nog niet op al uw punctuele vragen antwoorden. Zo was er onder meer uw vraag hoeveel kinderen er vandaag langer dan 180 minuten op de bus zitten. Daarvan geeft De Lijn aan dat ze dat op dit ogenblik niet op leerlingenniveau in kaart brengen, maar wel op rittenniveau.

Ik moet dan misschien ook meteen even duidelijk stellen hoe dat komt. Eigenlijk is de organisatie van het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs iets wat aan het departement Onderwijs toebehoort. Zij bekijken dus welk kind in het bijzonder onderwijs recht heeft op collectief vervoer, zoals dat vandaag in Vlaanderen georganiseerd wordt. Ze maken de inschatting welk kind daar al dan niet voor in aanmerking komt, en dat wordt dan doorgegeven aan de respectieve onderwijsinstelling. Vervolgens wordt aan De Lijn gevraagd om dat kind effectief op te halen op welbepaalde plaatsen.

De cijfers zijn vrij stabiel vanaf 1 oktober. Op dit ogenblik doet De Lijn er alles aan om het globale plaatje te doen lukken, en om alle data te verzamelen om dat op leerlingenniveau te kunnen brengen. Maar die data hebben ze op dit ogenblik nog niet. We hebben die data wel op ritniveau. En natuurlijk zijn daar ook nog altijd schommelingen, want er zijn regelmatig omleidingen voor de bussen en dergelijke. Dus ook daar is dat niet altijd helemaal correct. Maar bij benadering kunnen ze wel meegeven dat een ritduur per dag gemiddeld 206 minuten is.

U wilde ook specifiek weten hoelang de leerlingen op een bus zitten, op leerlingenniveau. We weten dat ruim 80 procent van de leerlingen binnen de aanvaardbare regeling valt. Dat is op zich al een goede zaak. Maar voor een aantal andere kinderen is het zo dat zij nog te lang op de bus zitten.

Daarom hebben wij in eerste instantie al een bedrag van 1,8 miljoen euro extra vrijgemaakt om extra ritten te voorzien voor de kinderen die te lang op de bus zitten. Dat is dan een antwoord op uw derde vraag. Zo hebben we voor Antwerpen 5 extra ritten kunnen inzetten, voor de zones Antwerpen, Kasterlee, Schilde en Wuustwezel. Voor Oost-Vlaanderen hebben we 14 extra ritten ingezet, voor de zones Aalst, Buggenhout, Eke, Gent en Zelzate. Voor Vlaams-Brabant zijn er 3 extra ritten voor de zone Roosdaal, en voor Limburg 5 ritten, voor de zones Genk, Hasselt, Kortessem en Maaseik. Voor West-Vlaanderen komen er 3 extra ritten, namelijk voor Hooglede en Koekelare.

Op het moment dat die extra ritten worden ingezet, moet dat uiteraard onmiddellijk teruggekoppeld worden of in afspraak gebeuren met het departement Onderwijs, om begeleiders voor die bussen te voorzien. We hebben op dit ogenblik 30 ritten extra. De Lijn wilde eigenlijk 32 extra ritten inzetten, maar voor een aantal vond men binnen het departement Onderwijs of op de specifieke scholen geen extra begeleiders.

Zoals ik al zei, hebben we 1,8 miljoen euro extra vrijgemaakt om die meest precaire ritten aan te pakken. Maar het is een probleem dat al heel lang aansleept. Daarom hebben we binnen de Vlaamse Regering afgesproken om samen met het Departement Onderwijs en Vorming, het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, het Agentschap Binnenlands Bestuur en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken gezamenlijk een werkgroep op te richten om enerzijds die elementen die we kunnen destilleren uit de pilootprojecten en waarvan de resultaten goed zijn, die 'best practices', nu al breed uit te rollen. Zo kunnen we daar minstens al een aantal elementen naar voren schuiven die de hele situatie draaglijker maken.

Ik kom tot uw laatste vraag: hoe zal het in de toekomst verlopen in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid? Het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs valt decretaal onder de laagste laag in ons vierlagige model. U weet dat we het treinnet, het kernnet, het aanvullende net en ten slotte het vervoer op maat hebben. Wel, tot vervoer op maat behoort ook het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs.

De operationele invulling van dit vervoer zal in de toekomst door de Mobiliteitscentrale worden ingevuld, overeenkomstig de vigerende regels en de beschikbare middelen. Dat zal telkens weer gebeuren in samenspraak met het Departement Onderwijs en Vorming en met de respectieve scholen.

De regels die het recht op vervoer bepalen voor de specifieke leerlingen, worden vastgelegd door het Departement Onderwijs en Vorming. We weten dat het aantal leerlingen continu is toegenomen, maar de middelen die daarvoor werden vrijgemaakt, zijn verhoudingsgewijs niet gestegen. Dat zal ook een van de pijnpunten zijn die mee op tafel zullen liggen op het moment dat wij met de werkgroepen, met de verschillende departementen onderling zullen samenzitten.

Het uitstel van de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid zal alleszins geen rechtstreekse impact hebben op de regeling rond het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs. Er wordt vandaag een bedrag van ongeveer 70 miljoen euro op jaarbasis besteed aan dat leerlingenvervoer. Wel, er zouden inderdaad extra middelen nodig zijn indien we er specifiek voor willen zorgen dat we voldoen aan wat het Kinderrechtencommissariaat zegt, namelijk maximaal 120 minuten per dag. Wij focussen ons vooral op maximaal 90 minuten per rit. We weten allemaal dat de rit 's morgens niet noodzakelijk dezelfde duur heeft als de rit 's avonds. Dus als wij het hebben over 90 minuten, wil dat niet automatisch zeggen 180 minuten, maar dat is variabel afhankelijk van hoelang de ochtendrit duurt en hoelang de avondrit duurt.

We zijn volop bezig met het screenen van de pilootprojecten en met het verder uitrollen van de werkgroep, om met alle mogelijke stakeholders een verbetering te brengen in dat proces. Want dit probleem gaat al lange tijd mee, maar we zullen daar ook echt iets aan moeten veranderen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is belangrijk om in dit parlement niet alleen op dit thema terug te komen wanneer er eens een Pano-uitzending is geweest. Toen hebben we allemaal vragen gesteld. Ik denk dat we dit thema moeten blijven opvolgen en dat we niet moeten afwachten tot er opnieuw ouders en kinderen een noodkreet slaan omdat ze onmenselijk lang op die bus moeten zitten.

Want we weten – en dat blijkt ook uit de cijfers die u hier vandaag geeft – dat het probleem nog altijd zeer acuut is. U zegt dat kinderen vandaag gemiddeld 206 minuten per dag op de bus zitten. Dat betekent dat, ten opzichte van het 'recordjaar' 2020-2021, waarin kinderen gemiddeld 215 minuten op de bus zaten, er amper een verbetering merkbaar is. Ik denk eigenlijk dat we kunnen zeggen dat de duur even lang blijft. Ten opzichte van de voorgaande jaren is dat nog altijd de langste ritduur. Het probleem vandaag is dus nog altijd zeer acuut.

Ik hoor dat ook van mensen die mij contacteren en zeggen dat het toch niet kan dat hun zoon of dochter elke dag zo lang op de bus moet zitten.

U hebt inspanningen geleverd, maar ik denk dat we moeten erkennen dat dit een druppel op een hete plaat is. Ik heb u in de vorige commissievergadering waarin we dit thema hebben behandeld, gezegd dat ik vind dat we niet kunnen wachten tot de volgende zomervakantie. Ik vind dat er tegen de herfstvakantie een oplossing zou moeten zijn voor die mensen. Maar dat is niet het geval. Ik begrijp ook dat de ambitie daar misschien wat scherp gesteld was, maar ik hoop toch dat u met alle actoren die deze proefprojecten hebben georganiseerd, snel tot oplossingen komt. Ik wil daar wel bij benadrukken dat het belangrijk blijft dat kinderen die extra begeleiding nodig hebben, die ook krijgen, en dat er dus geen sprake van kan zijn om kinderen ergens af te zetten en ze een halfuur te laten wachten op een bus die misschien komt.

Ik denk dat er nog efficiëntiewinsten te halen zijn. Minister, eigenlijk zegt u dat u basisbereikbaarheid uitstelt. Heel dit systeem zal mee worden georganiseerd door die Mobiliteitscentrale in het kader van vervoer op maat. Eigenlijk zegt u dus dat er nu een hervorming moet worden doorgevoerd, maar we weten dat die hele hervorming begin 2023, als het meezit – maar ik durf dat te betwijfelen, ik denk eerder na de verkiezingen van 2024 –, in het kader van basisbereikbaarheid, nog eens opnieuw zal moeten gebeuren. Wanneer men zoiets ingrijpend wil aanpakken, is het niet aanlokkelijk om dat in twee stappen te doen. Ik ben daar bang voor, ik ben bang dat we deze vraag zullen moeten blijven stellen en dat uiteindelijk zal blijken dat dit pas kan worden opgelost wanneer we echt aan basisbereikbaarheid toekomen. Hoe wilt u concrete stappen zetten om op korte termijn tot oplossingen te komen?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, wij steunen volledig de bezorgdheid van de heer Bex. Ik had die vraag om uitleg al gesteld in de commissievergadering van 1 juli. In september was ik dan ook verbaasd toen het opeens toch nog zo'n acuut probleem bleek te zijn. Zoals de heer Bex zegt: het is niet omdat het in de media komt, dat we het hier even onder de aandacht moeten brengen. Ik denk dat dit een thema is dat we op regelmatige basis in de commissie moeten bespreken om de stand van zaken te volgen.

Intussen hebt u al verschillende stappen ondernomen. We zijn er ook wel van overtuigd dat u het probleem inziet en dat u zult zoeken hoe u het probleem kunt oplossen van mensen die te lang op een bus moeten zitten.

Alle initiatieven helpen. In die zin verwijs ik graag naar een wetsvoorstel dat vorige week in de Kamer is besproken, tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg teneinde de aan het openbaar vervoer voorbehouden beddingen open te stellen voor het schoolvervoer van leerlingen met een beperking. Minister, ik weet niet of u op de hoogte bent van dit wetsvoorstel. Het werd besproken in de Kamercommissie en zal binnenkort in de plenaire vergadering worden besproken. Misschien geldt dat alleen voor grotere steden waar er een aparte bedding is, maar ik wil u toch vragen om dit vanuit uw federale fractie mee te ondersteunen – maar dat doet u al. Ik stel vast dat dit winst zal betekenen en dat die bussen toch iets sneller van punt a naar punt b zullen kunnen gaan.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, spijtig genoeg is dit inderdaad een onderwerp waar we in deze commissie al meermaals vragen over hebben gesteld. Als u zegt dat de globale ritduur per dag 206 minuten bedraagt, dan is dat natuurlijk nog altijd onaanvaardbaar lang. Ik denk dat iedereen het daarover eens is.

Tijdens de vorige commissievergadering – en u hebt dit zonet herhaald – hebt u de kern van het probleem bevestigd, namelijk dat die budgetten helemaal niet gekoppeld zijn aan de toename van het aantal onderwijsinstellingen en de toename van het aantal leerlingen.

Als je dit probleem ten gronde wilt oplossen, dan zul je structureel in meer middelen moeten voorzien. Ik hoop dus dat dat in de toekomst ook zal gebeuren. Daarnaast wordt, zoals u ook zei, het recht op vervoer in het Departement Onderwijs en Vorming vandaag in een omzendbrief geregeld. Misschien kan het een oplossing zijn om die 180 minuten die u voorstelt, ook decretaal vast te leggen, zodat dat meer afdwingbaar is.

Tot slot steunen wij u natuurlijk in alle initiatieven die u neemt, zeker ook om zo snel mogelijk die stuurgroepen samen te brengen.

Ik heb dan nog één vraag. Wat die mobiliteitscentrale betreft, zal ViaVan heel die zaak coördineren. Zijn er in die aanbesteding speciale voorwaarden specifiek met betrekking tot het leerlingenvervoer opgenomen om de kwaliteit ook daar te kunnen garanderen?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ritten van meer dan tweeënhalf uur zijn helaas geen uitzondering meer, en dan moet men ‘s avonds nog eens terug naar huis. Dat blijkt uit een bevraging die men heeft gedaan in het katholieke net. Nu, ik denk dat er oplossingen zijn. U hebt het over de mobiliteitscentrale gehad. Ten eerste, ik weet niet of dat zo’n schitterende oplossing zal zijn. Ten tweede moeten we inderdaad nog lang wachten vooraleer die zal worden opgestart. Collega Bex heeft er al naar verwezen. We zijn zelfs niet zeker dat dat nog in deze legislatuur zal gebeuren. In die zin komen we dus veel te laat, denk ik.

Er moet veel sneller worden opgetreden, en dan denk ik dat bijvoorbeeld de denkpiste die Katholiek Onderwijs Vlaanderen heeft gelanceerd, misschien wel een denkpiste is die we in overweging kunnen nemen. Zij zeggen dat men misschien de middelen voor dat busvervoer moet overhevelen naar de scholen zelf, zodat die zelf dat vervoer voor het buitengewoon onderwijs kunnen coördineren. Dat lijkt mij

geen slechte denkpiste. Een tweede optie die zij naar voren schuiven, is dat de planners van De Lijn in overleg met de scholen de busritten zouden uitdokteren, zodat dat op maat van de school is en niet op basis van een resultaat van een administratieve routeplanner.

Ten derde, ook de lokale besturen kunnen een belangrijke rol spelen. Uit de proefprojecten in Roeselare, Leuven en Antwerpen blijkt immers dat er meerdere mogelijkheden zijn die een positieve impact kunnen hebben op de verkorting van de ritduur en het welzijn van de kinderen, indien ook de lokale besturen worden ingeschakeld.

Ten slotte is er het Kinderrechtencommissariaat. De uitrol van het nieuwe model voor het buitengewoon onderwijs waarover u het had, zou gepland zijn voor september 2022, maar ook zij geven toch duidelijk aan dat er veel sneller verandering nodig is. Ik hoop dan ook dat u misschien die drie pistes van het katholiek onderwijs wilt bekijken. Men zou eventueel die middelen kunnen doorsluizen naar de scholen zelf, zodat ze zelf die coördinatie in handen kunnen nemen. Ik denk dat dat een aanzienlijke vooruitgang zal kunnen zijn. Of men zou in samenspraak met de planners van De Lijn zelf de ritten uittekenen die nodig zijn. Dat zijn drie denkpistes die de moeite kunnen zijn, lijkt me.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik zal niet meer de hele problematiek uit de doeken doen. Die is voldoende bekend, denk ik. Wij steunen inderdaad de roep of de wens dat er een dringende oplossing zou komen. Ik denk dat dat belangrijk is voor elke speler in dit verhaal, zowel voor De Lijn en het vertrouwen in De Lijn als voor de ouders en de kinderen zelf, en uiteraard ook voor de scholen. Ik heb echter een vraag over iets wat u zei. U zei dat het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs eigenlijk in de laag van het vervoer op maat komt te zitten. Ik lees daar dan in dat het eigenlijk een opdracht wordt voor de vervoerregio's om daaraan vorm te geven, dus de steden en gemeenten zelf. Klopt die redenering? Alles wat vervoer op maat aangaat, wordt immers daar besproken, onderhandeld en uiteindelijk ook uitgevoerd, met de verhoogde middelen de komende jaren, zoals we weten. Stel dat dat zo is, dan volg ik wel ten dele de piste van collega Bex. Dan denk ik dat we niet moeten wachten, dat we nu al moeten beginnen met dit voor te bereiden, liever vandaag dan morgen, in die vervoerregioraden, met die lokale besturen, zoals collega Verheyden ook zei. Ik denk dat die hier een goed zicht op hebben, mede ook door de proefprojecten die er zijn geweest. Indien mogelijk zou ik dus vragen dat men dat in de vervoerregio's zo snel mogelijk zou bekijken en voorbereiden, dat men een duidelijke opdracht ter zake zou geven en indien mogelijk uiteraard ook die oplossing snel zou implementeren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen en opmerkingen, maar ook voor de suggesties. We weten allemaal dat dit een probleem is dat al jaren aansleept. In 2016 heeft men in een poging om een oplossing te zoeken een conceptnota gelanceerd. Toen heeft men ook de pilootprojecten opgezet. Die pilootprojecten brengen sowieso een aantal goede oplossingen naar boven, maar het probleem is vandaag de dag nog niet volledig opgelost daardoor. Dat blijkt heel duidelijk uit de cijfers. Een aantal collega's zeggen terecht dat we ons daar niet over moeten buigen wanneer dat in de pers verschijnt, wanneer er een Panoreportage over is. Neen, we moeten dat doen voor diegenen die het meest kwetsbaar zijn, met name die leerlingen van het bijzonder onderwijs die vaak in schrijnende toestanden veel te lang op bussen zitten. Dat is absoluut onaanvaardbaar.

Ik krijg hier de suggestie om de middelen ter beschikking te stellen van de scholen of de hele organisatie over te laten aan de vervoerregio's. Ik wil toch nog heel even

duidelijk stellen hoe het nu precies zit. Het hele leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs valt eigenlijk onder het Departement Onderwijs en Vorming, dat zich dus daarover moet buigen. Wat doet dat departement? Dat bepaalt het juridisch kader, zorgt voor de individuele toewijzing aan elke leerling en zorgt voor de begeleiders. Wat doen wij vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), en dan specifiek vanuit De Lijn? De Lijn moet, zodra het van de scholen de vraag krijgt om kind x of y naar die of die school te brengen en op die of die woonplaats op te pikken, ervoor zorgen dat de bussen zullen rijden. Dus de vragen over de hele organisatie, of dit moet worden overgeheveld naar de scholen zelf, of dit moet worden overgeheveld naar de vervoerregio's, of dit op een heel andere manier moet worden georganiseerd, dat zijn eigenlijk elementen die thuishoren bij het Departement Onderwijs en Vorming. De Lijn zorgt voor de uitvoering.

Wat hebben we dan wel gedaan? Zoals ik daarstraks al zei, voor die schrijnende situaties, waarvoor we op heel korte termijn een oplossing wilden, hebben wij met De Lijn gezorgd voor een dertigtal extra ritten, die ik daarstraks heb vernoemd, om sowieso al te voorkomen dat kinderen soms vijf uur per dag op een bus zitten, wat – opnieuw – totaal onaanvaardbaar is. Dat heeft soelaas gebracht voor een aantal, maar nog lang niet voor iedereen. Er zijn nog altijd kinderen die te lang op die bussen zitten. Daarom moeten we, naast de kortetermijnoplossing die we hebben uitgewerkt, ook werken aan een structurele oplossing.

Het zal niet alleen met geld kunnen worden opgelost. Sommigen zeggen immers dat alles opgelost zal zijn met een zak extra geld. Neen, we zitten onder andere ook met veel te lange duurtijden omdat elk kind individueel van thuis wordt opgehaald. Een aantal kinderen, zeker de meest kwetsbare, hebben inderdaad misschien continu begeleiding nodig. Sommigen zijn misschien iets meer zelfredzaam en kunnen misschien al naar een gemeenschappelijke verzamelplaats komen, waar één steward dan misschien kan zorgen voor begeleiding zodat niet elk kind individueel begeleiding moet hebben. Kortom, daar zou eigenlijk maatwerk voor moeten worden uitgevoerd. Daarom gaan wij met MOW samenzitten met alle andere partners, met het Departement Onderwijs en Vorming, met Welzijn, met het Agentschap Binnenlands Bestuur, om te bekijken hoe we toekomstgericht een aantal elementen naar voren kunnen schuiven die alleszins voorkomen dat kinderen veel te lang op bussen zitten.

Ik moet u zeggen dat het voor een buschauffeur ook niet altijd interessant is om in elke individuele woonwijk met een grote bus te circuleren. We hebben het allemaal over duurzamer vervoer. Die bussen moeten vele extra meters afleggen, terwijl men eigenlijk veel beter een gezamenlijke opstapplaats zou kunnen organiseren of bijvoorbeeld kinderen die maar op 5 kilometer van hun school wonen, misschien op een andere manier van en naar school zou kunnen brengen. Kortom, dit is een heel complexe kwestie, waarop we niet van vandaag op morgen een pasklaar antwoord hebben, maar we willen wel werken aan oplossingen voor de toekomst. Opnieuw, alle suggesties, alle mogelijke voorstellen wil ik zeker ter harte nemen en mee laten onderzoeken. Op korte termijn hebben we een en ander gedaan. De opzet is echter dat we nu ook structureel bekijken hoe we in de toekomst definitief kunnen stoppen dat kinderen veel te lang op een bus zitten.

Ik wil het nog heel even hebben over de mobiliteitscentrale en het vervoer op maat. De mobiliteitscentrale zal straks de match maken tussen de vraag en het aanbod. Die zal dat eigenlijk organiseren. Als ze doorkrijgt van Onderwijs dat een bepaald kind naar een bepaalde school moet worden gebracht, zal ze dat matchen, maar uiteraard blijft heel het juridisch systeem zoals dat in het verleden is uitgewerkt bij Onderwijs. Het is niet zo dat die 70 miljoen euro die nu op jaarbasis wordt gebruikt binnen De Lijn om dat leerlingenvervoer te organiseren, zonder meer wordt overgeheveld naar de vervoerregio's en dat de vervoerregioraden dat dan individueel moeten doen. Ik denk dat dat het allemaal nog veel complexer zou

maken. Er zijn immers ook kinderen die in een vervoerregio wonen en in een andere vervoerregio naar school gaan. Dat lijkt me dus geen goed voorstel.

Sommigen suggereren om dat zonder meer over te hevelen naar de scholen. Dat lijkt me ook niet de meest eenvoudige oplossing. Ik heb vandaag niet alle wijsheid in pacht om te zeggen dat iets de meest ideale oplossing is. Ik denk dat we daar samen met een aantal partners naar moeten zoeken. Ik denk echter wel dat we er sowieso voor moeten zorgen dat we good practices kunnen destilleren uit de pilootprojecten en dat we die nu al moeten meenemen en breed uitrollen, zodat dat niet beperkt blijft tot die zones waar er op dit ogenblik een proefproject is.

Mevrouw Fournier, wat het voorstel in de Kamer betreft om te zorgen voor een vlottere verbinding door de vrije busbanen toegankelijk te maken voor anderen, dat lijkt me inderdaad een goed voorstel. Zo kan men ervoor zorgen dat de rijtijden tot een minimum worden herleid.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik moet wel zeggen dat dit horen me geen moed geeft. Als we vandaag bijvoorbeeld aan jongeren die in het derde middelbaar zitten en die naar uw antwoord hebben geluisterd, zouden vragen of ze denken dat het nog zal lukken om dat probleem op te lossen voor ze 18 zijn, dan denk ik dat weinigen daar vertrouwen in zullen hebben. Dat is problematisch, en ik vind dat we daar iets aan moeten doen. U hebt vandaag gewezen naar Onderwijs, dat in dezen ook een belangrijke verantwoordelijkheid heeft. We kunnen erop rekenen dat minister Weyts tien ideetjes op een achterkant van een papier schrijft en daarmee snel de oplossingen vindt, zoals hij dat gisteren heeft gedaan wat de problematiek van de leerkrachten betreft.

Ik nodig de collega's in deze commissie uit om, eventueel samen met de collega's van de commissie Onderwijs – een aantal zetelen in de twee commissies –, hierover een voorstel van resolutie op te stellen. Ik denk immers dat wij als parlement niet langer kunnen dulden dat dit een probleem is dat op de lange baan dreigt te worden geschoven. Ik denk echt dat we de regering duidelijk moeten wijzen op haar verantwoordelijkheid. Dat gaat dan over alle actoren in de regering die daarvoor bevoegd zijn, want het kan niet dat we altijd bij u terechtkomen, terwijl het eigenlijk ook evengoed een bevoegdheid is van minister Weyts. We moeten hun zeggen: 'Kijk, we hebben het nu nog één keer gehad, dergelijke verhalen in september van leerlingen die zes uur op de bus zitten. Als de regering het tegen september van volgend jaar niet heeft opgelost, dan is ze gebuisd en dan moet ze daarvoor de verantwoordelijkheid nemen.'

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van geluidsoverlast door wegverkeer
– 308 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Mijn vraag zal worden gesteld door YOUCA-studente Anouck Everaerts. Ze is ook van Lummen, dus ze kent de problematiek een beetje.

Anouck Everaerts: De schepen van mobiliteit in Lummen krijgt frequent te maken met berichten van omwonenden van de E313, meer specifiek van de buurt Geneiken, die de geluidsoverlast van de snelweg in hun buurt niet langer kunnen

harden. Geluidsoverlast door wegverkeer is een problematiek die steeds meer onder de aandacht komt. Cardioloog Marc Goethals sprak onlangs in een artikel in Knack over de zwaar onderschatte problematiek, waarin hij het verkeer als grote boosdoener noemt. Hoewel ook de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) waarschuwt voor de gevolgen van lawaai door wegverkeer, en hoewel het overduidelijk is dat lawaai een grote impact heeft op de gezondheid van de mens, worden de medische aspecten die gepaard gaan met geluidsoverlast vandaag de dag nog steeds veeleer onderbelicht.

Geluidsoverlast door wegverkeer kan worden veroorzaakt door diverse factoren, onder andere door een grote hoeveelheid verkeer, door het wegnemen van geluidsbuffers en/of soms ook door de slechte staat van het wegdek. Als er sprake is van geluidsoverlast door wegverkeer kunnen er door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geluidsmetingen worden uitgevoerd.

Minister, daarover bleek uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag 1317 dat AWV slechts over één meetploeg voor gevelbelastingsmetingen en één meetploeg voor rolgeluidsmetingen beschikt. Verder bleek ook dat de gemiddelde doorlooptijd tussen het vaststellen van de nood aan een geluidsmeting tot een uitgevoerde geluidsmeting negen maanden bedraagt. Ik stel vast dat het daarna in de praktijk vaak meerdere jaren duurt voor er daadwerkelijk ingrepen worden gedaan om de geluidshinder door wegverkeer te reduceren. Voor de mensen die last hebben van geluidsoverlast door wegverkeer, is het dus vaak een ellenlange lijdensweg.

Dat brengt mij tot de volgende vraag: welke maatregelen wilt u nemen om ervoor te zorgen dat AWV sneller en effectiever kan handelen in de strijd tegen geluidsoverlast afkomstig van wegverkeer?

De voorzitter: Collega's, er staat ook een verzoekschrift op de agenda dat over deze problematiek gaat.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil bij dezen ook Anouck danken voor haar vraag in verband met geluidsoverlast. We krijgen daar heel vaak ook meldingen over van burgers. Dit is dus zeker een heel terechte bekommernis.

Ik wil eerst heel even duiden hoe AWV te werk gaat. Het agentschap probeert op verschillende manieren geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer te reduceren. Ik schets even het juridisch kader. Er is een Europese richtlijn uit 2002 die bepaalt dat er elke vijf jaar geluidskaarten moeten worden opgesteld en dat daaraan ook een aantal actieplannen moeten worden gekoppeld. De Vlaamse Regering heeft op 7 juni 2019 de geluidsactieplannen voor de belangrijke wegen en de belangrijke spoorwegen in Vlaanderen definitief goedgekeurd, en er is ook een knelpuntenkaart wegverkeerslawaai opgesteld.

Welke geluidswerende maatregelen worden genomen? Als het gaat over nieuwe wegen die worden aangelegd, dan moeten we natuurlijk bekijken wat er in de omgevingsvergunning staat. Voor elke nieuwe aanleg of heraanleg van wegen hebben we uiteraard een stedenbouwkundige vergunning nodig. Daaraan is meestal ook een milieueffectrapport (MER) gekoppeld. Daarbij wordt sowieso de impact op het klimaat gemeten, maar ook geluid, trillingen en dergelijke, de impact voor de mens als dusdanig. Er wordt daarbij onderzocht of er bijkomende milderende maatregelen nodig zijn inzake geluid. Het Richtlijnenboek Geluid en Trillingen wordt gehanteerd om te bepalen of er extra geluidswerende maatregelen moeten worden genomen.

Het kan ook gaan over bestaande situaties, waarbij er geen sprake is van nieuwe wegenplannen of een heraanleg. Daarover krijgen we vaak klachten. Dan gaat men

ook onderzoeken of die klachten en bekommernissen terecht zijn. Men gaat eerst bekijken of de woonzone vanwaar de klachten komen, is opgenomen in de prioriteitenlijst geluid. Dat gaat meestal over geluidsbelaste woonzones die binnen een straal van 250 meter van een drukke verkeersas liggen. Men gaat bekijken of er daar een bepaalde prioritaire aanpak inzake geluid is vastgesteld. Het kan ook zijn dat een woonzone deel uitmaakt van een actieve knelpuntenlijst, die dan volgt uit het geluidsactieplan dat gekoppeld is aan de plannen die in 2019 zijn goedgekeurd. Het kan ook zijn dat er door het lokaal bestuur samen met AWV in het kader van de mobiliteitsconvenanten een samenwerkingsovereenkomst is afgesloten om gezamenlijk over te gaan tot het nemen van bepaalde geluidswerende maatregelen.

Men kan dan overgaan tot geluidswerende constructies als aan welbepaalde voorwaarden is voldaan. Zo moet het gaan over een wooncluster van minimaal vijf woningen. Die moeten blootgesteld zijn aan een geluidsniveau dat groter is dan 60 decibel adjusted, en minstens één woning moet ook nog eens blootgesteld zijn aan een geluidsniveau van 65 decibel adjusted. Dat klinkt misschien allemaal heel technisch, maar dat zijn de specifieke criteria waar AWV rekening mee houdt vooraleer men geluidswerende constructies gaat plaatsen. Een ander belangrijk criterium is dat er voldoende fysieke ruimte moet zijn om bijvoorbeeld geluidsmuren te plaatsen. Ook dat is natuurlijk een element, want men kan niet zomaar overal pal op de scheidingslijn tussen de weg en het private domein geluidswerende muren zetten. De verkeersveiligheid is daarbij natuurlijk ook altijd een heel belangrijk aspect: dit mag ook geen hinder veroorzaken.

Ik had het specifiek over geluidswerende muren, maar daarnaast hebben we ook nog diverse mogelijkheden inzake de wegverharding die wordt aangebracht. Dat gebeurt dan meestal wanneer er een nieuwe laag asfalt moet worden gelegd. Daaromtrent heeft AWV de 'Nota stille wegverhardingen'. Het geniet sowieso de voorkeur om die stillere wegverhardingen aan te wenden wanneer er een nieuwe asfaltlaag wordt aangebracht.

Op het moment dat AWV concrete vragen binnenkrijgt, wordt de meetcampagne opgenomen in de planning. Die gebeurt volgens het fifo-principe (first in, first out): de eerste aanvragen zullen dus ook het eerst worden behandeld. De metingen kunnen natuurlijk ook pas worden uitgevoerd als de juiste omstandigheden er zijn. Die meetresultaten moeten te allen tijde representatief zijn, en men moet ook bekijken of er geen meetcampagnes zijn die recent zijn gebeurd voor die welbepaalde elementen.

Afhankelijk van het resultaat van de geluidsmetingen gaat men dan bekijken of het nodig is om bepaalde maatregelen te nemen. Zo ja, dan wordt er een samenwerkingsovereenkomst afgesloten om daar verder uitvoering aan te geven. Dan volgt er meestal ook een akoestische studie om een en ander verder uit te rollen. Uiteraard moeten dan ook de nodige budgetten worden opgenomen in ons investeringsplan dat jaarlijks wordt opgemaakt, zodat men vervolgens kan overgaan tot de technische en praktische uitwerking, ofwel van geluidswerende muren, ofwel van geluidsarme wegverharding.

Dit was een vrij technische uitleg, maar ik denk toch wel vrij volledig op uw vraag te hebben geantwoord.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, dank u. Het was inderdaad zeer technisch en zeer uitgebreid, maar YOUCA-studente Lara Keunen heeft toch nog enkele bijkomende vragen voor u.

Lara Keunen: Minister, bedankt voor uw antwoorden. Zoals ik daarnet al aanhaalde, stel ik vast dat het in de praktijk vaak meerdere jaren duurt voor er daadwerkelijk

ingrepen worden gedaan om de geluidshinder door wegverkeer te reduceren, waardoor dit voor mensen dus vaak een ellenlange lijdensweg wordt. Ik heb u daar onlangs ook een schriftelijke vraag over gesteld. U gaf toen zelf aan dat het zeer moeilijk is om aan te geven wanneer metingen zullen worden uitgevoerd. Ondertussen blijven die mensen wel in die geluidsoverlast leven, waarvan de medische gevolgen eigenlijk taboe blijven. Vandaar mijn bijkomende vragen. Bent u op de hoogte van de medische gevolgen van overmatige blootstelling aan geluidsoverlast door wegverkeer? Bent u van plan om daar een uitgebreid onderzoek naar te initiëren?

Rita Moors (N-VA): Minister, ik heb nog een bijkomende vraag, want dat bleek nog niet uit uw antwoord: op basis van een andere schriftelijke vraag heb ik begrepen dat er slechts twee meetploegen ter beschikking zijn van AWV, één meetploeg voor gevelbelastingmetingen en één meetploeg voor rolgeluidsmetingen. Wij stellen ons de vraag waarom maar een aantal beperkte ploegen dat kan doen. Wat is daar de reden van?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u, minister. Het onderwerp is al herhaaldelijk aan bod gekomen in deze commissie. Enkele maanden geleden heb ik u trouwens een vraag om uitleg gesteld over het frezen van wegen met de Next Generation Concrete Surface-techniek. In Maldegem was hiermee een vrij succesvol proefproject geweest en men zou dat ook op de Antwerpse Ring toepassen. Dat zou toch wel een decibelverlaging van 4,5 tot 5 decibel kunnen genereren.

Zijn er plannen gemaakt om dat naar andere wegen in Vlaanderen uit te breiden? Zo ja, over welke tijdslimiet spreken we dan? Zijn die resultaten bevredigend genoeg om die techniek meer toe te passen op onze wegen in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Natuurlijk kan dat een impact op de gezondheid hebben als je continu wordt blootgesteld aan geluidsoverlast. Ik denk dat we het daar wel allemaal over eens zijn. Je moet er ook wel altijd rekening mee houden en ervan uitgaan dat voor de ene een welbepaald geluid al onmiddellijk het toelaatbare overschrijdt, terwijl de andere daar misschien iets toleranter mee omgaat. Daarom ook worden die akoestische studies en metingen door het Agentschap Wegen en Verkeer uitgevoerd. Het moet natuurlijk ook te allen tijde objectief worden vastgesteld.

Het is alleszins niet aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) om een gezondheidsonderzoek naar de impact van geluid op de mens te doen. Het geluid kan van alle mogelijke elementen komen. Dat kunnen ook andere omgevingsgeluiden zijn, dat hoeft niet noodzakelijk alleen van het wegverkeer te komen. Dat geluid kan tal van oorzaken hebben. Als het gaat over een grootschalig onderzoek naar geluid en de correlatie met gezondheid, dan denk ik dat ik naar het departement Welzijn moet verwijzen.

Dan was er uw vraag over de meetploegen. Ik heb daarstraks gezegd dat het Agentschap Wegen en Verkeer van start gaat als er een aanvraag binnenkomt om welbepaalde metingen te doen. Men heeft verschillende soorten metingen en er zijn vier groepen: de gevelbelastingmeting, CPX-meting (Close ProXimity), CPB-meting (Controlled Pass-by) en de in situ-meting.

Ik begrijp echter niet heel goed wat uw specifieke vraag was?

Rita Moors (N-VA): Er zijn te weinig meetploegen.

Minister Lydia Peeters: Het is mij alleszins niet bekend dat er te weinig mensen zijn die de metingen effectief zouden kunnen uitvoeren, maar het is een en-enverhaal. We

kunnen niet telkens ad hoc op elke vraag ingaan. Op het moment dat er een melding binnenkomt, zal men kijken of daar recentelijk nog metingen zijn uitgevoerd. Dat wordt eerst gecontroleerd. Als er meerdere klachten zijn, dan zal men alleszins kijken of men daar objectieve vaststellingen kan doen en kan meten of daar een welbepaalde geluidsoverschrijding is. Wat is daar dan de oorzaak van en hoe kan men daar verder mee omgaan? Dat gebeurt dan in samenspraak met het verhaal van de investeringslijsten.

We hebben enerzijds wel veel middelen ter beschikking om te investeren, maar de noden zijn ook immens groot, en het is niet overal mogelijk om op één dag tijd geluidsmuren te plaatsen of geluidswerend asfalt aan te brengen. We nemen al die metingen ter harte, maar we kunnen niet gelijktijdig alles uitvoeren. Dat moet dus weloverwogen en in samenspraak met de lokale besturen gebeuren. Desgevallend wordt een samenwerkingsovereenkomst in het kader van die mobiliteitsconvenanten afgesloten.

Dan wat de laatste vraag van de heer Verheyden betreft: ik heb hier niet direct de concrete resultaten voorhanden. Ik zal dit navragen, maar ik moet u hierop vandaag het antwoord schuldig blijven. U kunt deze ook desgevallend via een schriftelijke vraag of een volgende vraag om uitleg opvragen.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Dank u wel, minister, voor uw uitgebreide antwoord. We hebben zo meer inzicht gekregen in hoe het er allemaal aan toegaat. Ik zal de situatie bij ons in Lummen verder op de voet blijven volgen. De nieuwe technieken die er nu zijn om buiten de geluidsmuren veranderingen aan te brengen aan het wegdek, kunnen inderdaad op sommige plaatsen soelaas brengen.

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 samenwerking met Nederland voor het aanleggen van de treinverbinding tussen Hamont en Weert – 298 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ook ik heb vandaag de eer om geflankeerd te worden door twee YOUCA-studenten, die zich vandaag inzetten voor het goede doel zoals zovelen onder ons: Nina Schiering en Lisa Plantaz. De vraag gaat heel toepasselijk ook over de treinverbinding tussen Hamont en Weert, die voor onze regio heel belangrijk is. De studenten zijn afkomstig uit Nederland en wonen in mijn gemeente Kinrooi. Ze zijn zich dus heel bewust van het belang van grensoverschrijdend vervoer.

Nina zal de vraag stellen over Hamont-Weert.

Nina Schiering: De IJzeren Rijn is een opeenvolging van spoorlijnen die Vlaanderen via Noord-Brabant en Nederlands-Limburg met Noordrijn-Westfalen verbond. Ze werd oorspronkelijk aangelegd met als doel om goederenvervoer te faciliteren vanuit de haven van Antwerpen tot het Ruhrgebied. Sinds 1992 is ze niet meer als dusdanig in gebruik, doordat het gedeelte tussen Roermond en Dalheim gesloten werd. Over een heropening wordt al jarenlang onderhandeld. Vandaag worden verschillende spoorlijnen op deze route voor personenvervoer gebruikt.

Vandaag loopt er geen personentrein tussen Hamont en Weert, het deel van de IJzeren Rijn dat de grens tussen België en Nederland overschrijdt. De gemiddelde reistijd met

de trein tussen Hamont en Weert is 5 uur en 14 minuten, en dit met een enorme omweg. De trein Antwerpen-Hamont staat nu 40 minuten stil in Hamont vooraleer opnieuw te vertrekken, in plaats van door te reizen naar Weert. De twee gemeenten liggen op maar ongeveer 10 kilometer afstand van elkaar. Met de auto duurt deze rit gemiddeld 21 minuten.

Om personenvervoer op het gedeelte Hamont-Weert opnieuw mogelijk te maken, zou een volledige elektrificatie van de lijn nodig zijn. Hiervoor zijn nog investeringen nodig vanuit Nederland.

In de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 stond onder operationele doelstelling 2.6, "Stimuleren van prioritaire Vlaamse spoorprojecten", de co-financiering van lijn 19 Mol-Neerpelt-Hamont als een van de elf spoorprioriteiten opgenomen. Deze renovaties werden in 2021 afgerond, en sinds juni dit jaar rijdt een elektrische trein tot in Hamont. Sindsdien is het Belgische deel van de IJzeren Rijn volledig gemoderniseerd.

België, Nederland en Duitsland hebben ondertussen een internationale studiegroep opgericht om de verdere uitwerking van het 3RX-tracé te onderzoeken. De verbinding Hamont-Weert is daar geen specifiek onderdeel van, maar is er wel nauw bij betrokken. NMBS maakt geen deel uit van de internationale studiegroep, maar onderhoudt nauwe contacten met de federale overheid over de potentiële verbinding Hamont-Weert. Ik citeer de minister uit een antwoord van 24 juni 2021:

"Er is een nauwe samenwerking tussen de federale overheid en vooral NMBS over de potentiële verbinding Hamont-Weert. De grootste infrastructuuraanpassingen daarvoor moeten nog gebeuren op Nederlands grondgebied. Infrabel is daar minder bij betrokken. De federale administratie onderhoudt een nauw contact met haar Vlaamse tegenhanger, zowel voor dit dossier als voor andere grensoverschrijdende dossiers waarbij Vlaanderen betrokken is. Wat betreft Nederland werd in de schoot van de bestaande stuurgroep voor het grensoverschrijdend spoorverkeer een technische werkgroep opgezet om de verbinding Hamont-Weert verder te bespreken.

(…) Verder kan ik u meegeven dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) betrokken is bij de opmaak van de nieuwe maatschappelijke kosten-batenanalyse. Het departement is lid van de subwerkgroep van de internationale werkgroep 3RX, die deze studie begeleidt. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal optreden als de leidend ambtenaar van de studie en zal die mee in de markt zetten. De studie zal gefinancierd worden door België, Nederland en Duitsland.

Voor het opstellen van het bestek van die studie waren de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Departement MOW gezamenlijk penhouder, waarna dit bestek in de subwerkgroep van de internationale werkgroep 3RX verder werd besproken."

NMBS weigert momenteel om het volledige rapport van deze nieuwe kosten-batenanalyse vrij te geven. In datzelfde antwoord op 24 juni 2021 laat u weten dat ook u deze maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) tot dan toe niet in handen hebt gekregen.

In de Kamer werd op 3 juni een resolutie van mijn federale collega's Jef Van den Bergh en Steven Matheï voor het realiseren van de verbinding Hamont-Weert eenparig aangenomen.

Wat is de stand van zaken van het moderniseren van de spoorlijn Hamont-Weert?

Welke contacten werden de laatste maanden met minister Gilkinet onderhouden? Hoe ondersteunt u de federale minister in het onderhouden van zijn contacten met de Nederlandse bevoegde instanties?

Wat is de stand van zaken van de kosten-batenanalyse van NMBS? Wanneer verwacht u dit rapport te ontvangen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank je wel, Nina. Als iemand die de situatie ter plaatse heel goed kent, ben jij zeker de best geplaatste persoon om deze vraag te stellen.

We praten er inderdaad al lange tijd over om de spoorlijn tussen Hamont en Weert te moderniseren, maar helaas zijn er vandaag nog geen concrete plannen om dat te doen. U zegt het zelf: u bent 20 minuten met de auto onderweg, terwijl de trein in Hamont stilstaat en eigenlijk perfect zou kunnen doorrijden naar Weert. We willen allemaal inzetten op meer openbaar vervoer en dit zou dan ook een goede suggestie zijn.

Ik moet u wat dat betreft meegeven dat aan Belgische of Vlaamse zijde het tracé helemaal vernieuwd is, maar dat er op Nederlands grondgebied nog wat werken moeten gebeuren. Daarover is er wel regelmatig overleg, maar helaas zijn er vandaag nog geen concrete plannen om hieraan uitvoering te geven.

Wij blijven uiteraard de Nederlandse collega's ook aanporren om over te gaan tot actie, want in het kader van tal van uitdagingen – ik denk alleen al maar aan de klimatologische – zou het een goede zaak zijn dat de trein tot in Weert zou kunnen doorrijden.

U weet dat wij die spoorlijn 19 tot in Hamont recent volledig hebben geëlektrificeerd. Dit is dus een duurzame verbinding.

Hoe staat het met mijn contacten met minister Gilkinet? Ik kan u geruststellen dat wij op vaste tijdstippen een aantal interministeriële conferenties hebben. Meestal is dat om de twee maanden. Daarin zitten de gewestelijke ministers samen met de federale minister en worden tal van mobiliteitsproblemen besproken. Uiteraard komt het spoor daar meermaals aan bod.

Ik kan u ook meegeven dat we recent door minister Gilkinet zijn uitgenodigd op een spoortop tussen België en Nederland, waar alle grensoverschrijdende dossiers aan bod zullen komen. Die spoortop zal eind oktober plaatsvinden.

Wat is de stand van zaken van de kosten-batenanalyse van NMBS? NMBS heeft een potentieelstudie Hamont-Weert uitgevoerd en heeft de businesscase voor de uitbating van de verbinding uitgewerkt. De detailstudie werd tot op heden nog niet vrijgegeven.

Wel is het zo dat op de spoortop van 2016 ook een subgroep Hamont-Weert werd opgericht. Het is afwachten wat er in dat kader verder aan bod zal komen tijdens de besprekingen tussen België en Nederland.

De studie van NMBS waar we het hier over hebben, is wel nog geen volledige kosten-batenanalyse. Het is nog geen element dat we onmiddellijk kunnen gebruiken om te kijken hoe het nu verder met dit verhaal zal gaan.

U verwijst zelf naar uw collega's in de Kamer. U weet ook dat het aanleggen of doortrekken van een spoor een federale bevoegdheid is. Wat dat betreft, is het denk ik aan uw collega's in de Kamer om opnieuw het initiatief te nemen en te kijken of we toch niet snel werk kunnen maken van die verbinding tussen Hamont en Weert.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): We durven deze vraag uiteraard ook aan u te stellen omdat we groot vertrouwen hebben in u en in uw politieke kracht. Ik denk dat het inderdaad ook een verhaal is van vereende krachten. U bent samen met mij heel goed geplaatst om

het strategisch belang van die ontsluiting te kunnen inschatten. Ik heb al vaak aan Vlamingen, die dan een beetje de wenkbrauwen fronsen, verteld dat de doortrekking van de lijn tussen Hamont en Weert ertoe zal leiden dat een grote Vlaamse regio via een Nederlands station een veel betere aansluiting heeft op het binnenlandse Vlaamse spoor. Dat klinkt vreemd, maar dat zal de realiteit zijn. De regio Noordoost-Limburg is via het spoor vanuit Nederland veel beter ontsloten dan vanuit eender welk dichtstbijzijnd Vlaams station. Dat is positief.

We moeten vandaag inderdaad grenzeloos denken, zeker in de mobiliteit. We liggen centraal in Europa, maar we hebben nog veel te weinig internationale grensovergangen en dit is een heel belangrijke overgang. De Nederlanders hebben altijd geaarzeld uit angst voor goederen vanuit Antwerpen en uit angst voor de concurrentiepositie van de havens. We kennen die discussie, maar we voelen veel draagvlak aan Nederlandse zijde als het over personenvervoer gaat. We mogen dat nu echt niet loslaten.

De vorige Nederlandse regering had de verbinding Hamont-Weert, eerder uitzonderlijk, expliciet in haar regeerakkoord opgenomen. De Nederlanders zijn er vandaag nog niet uit hoe de samenstelling zal zijn, maar wij nemen alle initiatieven en contacten die we hebben te baat om dit in het volgende regeerakkoord opnieuw in te schrijven. We moeten nu voldoende politiek gewicht in de schaal leggen zodat die verbinding er komt. Misschien kan dat op die spoortop besproken worden of moet minstens die subwerkgroep Hamont-Weert in leven blijven om dat tijdens de volgende legislatuur mogelijk te maken.

Ik heb u horen zeggen dat er eind oktober een spoortop is. We zijn nu eind oktober. Is dat voor nu gepland? Is dat voor deze maand? Ja.

Goed, minister, ik denk dat we gewoon met vereende krachten moeten volhouden om dit traject op Nederlandse bodem te realiseren. Vlaanderen heeft zijn verantwoordelijkheid genomen. In het verleden heeft Nederland hiervoor ook Europese middelen veiliggesteld. Er is de Nederlandse provincie Limburg, die heel wat meer middelen heeft dan bij ons. We zouden die opnieuw moeten activeren zodat de trein tussen Nederland en Vlaanderen gaat rijden.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, we weten allemaal dat het dossier heel belangrijk is voor Limburg. Ik wil eventjes verwijzen naar mijn collega, kamerlid Wouter Raskin. Hij heeft in het federale parlement gevraagd om het station van Weert al op te nemen in de toekomstige beheersovereenkomst van NMBS. Ik heb begrepen dat dat voorstel daar is weggestemd of dat men eerst wil dat het gerealiseerd is alvorens men dat kan opnemen. We weten allemaal hoe moeizaam beheersovereenkomsten tot stand komen. Ik zou dan ook met aandrang willen vragen om Nederland er toch wel duidelijk van te overtuigen dat we in België klaar zijn om de verbinding te laten landen, én om het station van Weert reeds proactief te laten opnemen in de toekomstige beheersovereenkomst met NMBS.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's.

Nog eventjes over die spoortop: die zou inderdaad eind oktober plaatsvinden. Ik neem aan dat die ergens volgende week zal plaatsvinden, samen met minister Gilkinet en onze Nederlandse collega's.

Mevrouw Moors, dit is hoe dan ook een federale materie. Aan Nederlandse zijde moet er nog heel wat werk worden verricht. NMBS heeft heel de lijn geëlektrificeerd tot in Hamont, maar aan Nederlandse zijde moet nog heel wat werk gebeuren. De

vraag is of het dan al aan de orde is om dat op te nemen in de beheersovereenkomst. Ik denk dat we in eerste instantie ervoor moeten zorgen dat de Nederlanders overtuigd zijn van het belang van deze spoorlijn voor het personenvervoer. Ik denk dat dat op zich het belangrijkste is, maar het dossier van het goederenvervoer en 3RX houden we uiteraard ook warm.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zwartrijden bij De Lijn
– 134 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verviervoudiging van het aantal zwartrijders op de trams en bussen van De Lijn
– 144 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik verleen Maxim Lervant, een andere YOUCA-student uit mijn stad Izegem, graag het woord.

Maxim Lervant: Minister, zwartrijden is en blijft een pijnpunt bij De Lijn. Ik ondervroeg u daarom in het verleden via verschillende vragen over de controles op zwartrijden bij de Vlaamse Vervoersmaatschappij. Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 636 van 27 januari 2021 bleek dat er in 2020 minder controles werden uitgevoerd.

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1302 van 10 juni 2021 liet u weten dat De Lijn sinds mei opnieuw volop inzet op controles op zwartrijden. Via de media vernamen we op dinsdag 5 oktober 2021 dat De Lijn een felle stijging kent van het aantal zwartrijders. Zo zou in de maand september 12 procent van alle gecontroleerde reizigers geen geldig vervoersbewijs kunnen voorleggen. In vorige jaren schommelde dat percentage steevast rond 3 procent. Reizigersorganisatie TreinTramBus is niet opgezet met de cijfers en wijt de stijging aan het gebrek aan controles, maar indirect ook aan de coronamaatregelen. De organisatie pleit ervoor om de bussen opnieuw in volle omvang te gebruiken met een verplichte opstap aan de deur.

Hoe reageert u op de significante stijging van het percentage zwartrijders bij De Lijn?

Overweegt u een aantal coronamaatregelen bij De Lijn terug te schroeven en de bussen en trams opnieuw in volle omvang te gebruiken met een verplichte opstap aan de voorste deur? Zo ja, welke timing stelt u hiervoor voorop?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Tijdens de coronaperiode waren er amper controles op vervoersbewijzen op trams en bussen van De Lijn. Nu die sinds augustus weer op gang zijn gekomen, noteert De Lijn een felle stijging van het aantal zwartrijders. Voor de maand september van dit jaar kon 12 procent van alle gecontroleerde reizigers geen geldig vervoersbewijs voorleggen. In vorige jaren schommelde dat rond de 3 procent.

Tijdens het hoogtepunt van de pandemie werd vooral in onze grote steden duidelijk dat er vrijwel niet gecontroleerd werd. Dat vertaalt zich in de huidige hoge aantallen zwartrijders en grijsrijders.

Er was tijdens corona effectief minder sociale controle. In september 2019, toen er van corona nog geen sprake was, werden in heel Vlaanderen 130.234 reizigers

gecontroleerd. Er werden 4461 pv's opgesteld en 3,43 procent van de gecontroleerde reizigers kon toen geen geldig vervoersbewijs voorleggen. In september 2020 werden slechts 14.241 reizigers gecontroleerd en 320 pv's opgesteld, of 2,25 procent aan zwart- of grijsrijders. In september van dit jaar werden 60.040 reizigers gecontroleerd en 7070 pv's opgesteld.

Volgens reizigersorganisatie TreinTramBus zijn deze cijfers te wijten aan het toenemende gebrek aan controles, maar indirect ook aan de coronamaatregelen die gelden op het openbaar vervoer. Dat maakt hen uiteraard niet gelukkig.

Sinds het begin van de corona-epidemie is de sociale controle door de chauffeur bij het opstappen weggevallen. Reizigers mogen niet meer vooraan opstappen, waar de betaalterminals zich bevinden. Voor sommige reizigers is dat ongetwijfeld een kans om mee te rijden zonder te betalen.

Minister, op een vraag die ik exact een jaar geleden stelde om ook betaalterminals te voorzien aan de achterste opstapdeur, antwoordde u toen dat De Lijn besliste om dit niet te doen omdat de kosten voor het verplaatsen van de betaalterminals of het hangen van een tweede terminal niet evenredig waren met de meeropbrengst daarvoor. Het lijkt er echter op dat deze beslissing de betalingsbereidheid bij bepaalde reizigers niet gestimuleerd heeft.

Minister, ik heb daarover drie vragen aan u.

Hoe evalueert u deze cijfers betreffende het aantal zwartrijders?

Bent u alsnog bereid om betaalterminals te installeren aan de achterste deur van de bus waar reizigers momenteel dienen op te stappen?

Zo niet, bent u dan bereid om de verplichte opstap aan de voorste deur weer in te voeren en op deze manier de sociale controle opnieuw te verhogen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen en terechte bedenkingen over het zwartrijden bij De Lijn. Jullie vragen hoe ik daarop reageer. Het is alleszins zeker niet goed te praten. Iedereen die het openbaar vervoer gebruikt, weet dat hij moet beschikken over een geldig vervoersbewijs. Iedereen weet ook dat hij, wanneer hij geen geldig vervoersbewijs heeft, zich schuldig maakt aan zwartrijden. Wie burgerzin vertoont, doet zoiets niet. Ik vind zwartrijden dus asociaal en totaal onaanvaardbaar.

De reden voor de stijging van het zwartrijden is volgens mij duidelijk – een aantal collega's hebben het ook al aangehaald – namelijk het feit dat er minder sociale controle is. Doordat men in bussen en trams niet meer opstapt ter hoogte van de chauffeurs, die wegens de pandemie nog altijd afgeschermd zitten, is er minder controle. Ook de controleurs zelf hadden heel wat ander werk: zij stonden meer in voor de begeleiding van reizigers en van chauffeurs en zeker ook voor het opvolgen van de mondmaskerplicht. Ze hadden dus andere prioriteiten. Dat leidde tot een stijging van het percentage zwartrijders.

Hoe zullen we daar in de toekomst mee omgaan? Zullen we de reizigers opnieuw vooraan laten opstappen en/of zullen we betaalterminals installeren aan de achterste deur? Ik wil eerst ingaan op dat laatste. Ik heb destijds inderdaad geantwoord dat dat een dure ingreep is, die niet opweegt tegen de lagere inkomsten wegens zwartrijden. Er staat namelijk niemand naast de betaalterminal. Dat zal dus niet direct een enorme impact hebben, terwijl het wel een enorm dure oplossing is. Daarom zal De Lijn dit niet invoeren.

We zijn wel, samen met De Lijn, TEC en de MIVB, aan het kijken naar een transitieplan voor de toekomst. We hebben op dit ogenblik, in de federale fase, nog altijd eenzelfde plan van aanpak. Ik denk dat dat goed is en dat dat ook het meest duidelijk is voor alle reizigers. Op dit ogenblik kijkt men dus naar een transitieplan: hoe kan er in de toekomst opnieuw worden overgegaan tot vooraan opstappen om zo de controle op het betalen te vergroten?

Natuurlijk moeten we de COVID-cijfers verder blijven opvolgen, zeker met de winter voor de deur en nu die niet zo positief blijken te zijn. Alleszins zullen we in de toekomst zeker de controles opdrijven en – uiteraard in overleg met de vakbonden – bekijken hoe de afscherming van de bestuurders weggelaten kan worden, zodat reizigers weer vooraan kunnen opstappen.

Maar u zult ook begrijpen dat, zolang de mondmaskerplicht geldt in de bussen en trams van het openbaar vervoer, het voor de chauffeurs interessanter is om in een afgesloten bestuurdersloket te zitten dan zelf continu een masker te moeten dragen.

Kortom: dit wordt allemaal nauwlettend opgevolgd. Men werkt aan een transitieplan om te bekijken hoe men in de toekomst toch weer vooraan kan opstappen. Uiteraard moeten we de coronacijfers op de voet opvolgen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u wel, minister. Ik steun u volledig in uw betoog dat zwartrijden op het openbaar vervoer, het ontduiken van retributies, gewoon asociaal gedrag is. Wat de mogelijke oplossingen betreft, gaat het eigenlijk over kleine maatregelen: vooraan dan wel achteraan opstappen. Daarvoor verwijst u naar het transitieplan samen met TEC en de MIVB, dat nog in voorbereiding is. Het is natuurlijk niet zo dat corona iets nieuws, iets recents is, en dat we ons niet hebben kunnen voorbereiden op de exit. Ik ga er nog altijd van uit – voorlopig toch, we zullen zien wat er uiteindelijk beslist wordt, want ik hoor bepaalde federale ministers allerlei dingen zeggen – dat de federale fase in principe eind oktober afloopt. De vraag is dan maar of wij daar nu op moeten blijven wachten. Ik vind het goed dat er voor het transitieplan voor De Lijn wordt afgestemd met TEC en de MIVB. Ik weet niet waar er precies iets schort, maar dat transitieplan mocht er mijns inziens al wel zijn.

Vandaar mijn vraag: hebt u er zicht op wanneer dat transitieplan er eindelijk zal zijn en hoe dat eruitziet? Wanneer weten wij hoe het eruit zal zien? Ik denk daarbij niet alleen aan de transitie uit corona maar vooral ook aan het openbaar vervoer na corona. U weet dat ik daar altijd op hamer: ik denk dat we echte inspanningen zullen moeten leveren om het openbaar vervoer opnieuw op niveau te krijgen. Ik hoop dat dat ook een onderdeel vormt van dat transitieplan.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, De Lijn wil geen enkel verband leggen tussen het lage aantal controles tijdens de coronaperiode en de hoge cijfers inzake zwartrijden. Nochtans blijkt uit de cijfers duidelijk dat het inzetten van controleurs ervoor zorgt dat het aantal reizigers zonder geldig vervoersbewijs daalt. Reizigersorganisatie TreinTramBus pleit ervoor om bussen en trams opnieuw volledig te gebruiken, met een verplichte opstap aan de voorste deur. U hebt daarvoor verwezen naar het transitieplan.

Collega Maertens heeft ook de vraag gesteld: moeten we daarop wachten? Moest dat plan er al niet zijn? Ik sta volledig achter die vraag. Hoe sneller we die maatregelen op het openbaar vervoer kunnen afbouwen, hoe beter. We mogen toch niet vergeten dat de vaccinatiegraad in Vlaanderen hoog genoeg is om die stap

eindelijk te kunnen zetten, vooral ook omdat reizigers nog altijd een mondmasker moeten dragen op het openbaar vervoer. Ik zou dus zeggen: laten we zo snel mogelijk die maatregelen nemen, zodat we snel tot die doorgedreven sociale controle kunnen komen.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dank u wel, collega's, voor de vraag. Het is inderdaad niet te verwonderen dat er tijdens de piek van de coronacrisis geen vervoersbewijzen gecontroleerd werden. We zagen dat ook bij NMBS: ook daar werd de ticketcontrole tijdens de eerste coronagolf opgeschort. Die hernam pas in de tweede helft van juni 2020. Uit cijfers die mijn federale collega, de heer Van den Bergh, heeft opgevraagd, bleek dat het aantal incidenten nauwelijks gedaald was, ondanks de sterke daling van het aantal treinreizigers. De conflicten rond vervoersbewijzen behoorden tot de meest voorkomende en leidden vaak tot gewelddadige incidenten. Het lijkt dus voor de hand te liggen dat ook bij de spoorwegen veel zwartrijders geprofiteerd hebben van de opschorting van de controles, om vervolgens 'verrast' te worden door de nieuwe controles vanaf juni, met meer incidenten tot gevolg. Het is dus zeker geen probleem dat zich beperkt tot De Lijn, alleen lijkt het bij De Lijn iets langer geduurd te hebben vooraleer men terugkeerde naar het 'nieuwe normaal' van de controles.

Ik heb daar een aantal vragen bij. Weet u waarom dat zo lang geduurd heeft? Zijn de controles vandaag opnieuw op het niveau van voorheen? Zo niet, wanneer zal dat het geval zijn? Wordt het niet stilaan tijd om reizigers, ook gezien de volle voertuigen, opnieuw vooraan te laten instappen? Als u daar een andere mening over hebt, hebt u dan cijfers uit onderzoek die het veiligheidsvoordeel van het sluiten van de voorste ingang staven?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, ik vind het logisch dat we dit thema hier aanhalen. Ook wij zijn uiteraard een tegenstander van zwartrijden en vinden dat iedereen zijn of haar ticket zou moeten betalen. Maar ik denk dat we ook in ogenschouw moeten nemen dat we nog maar pas uit een epidemische noodsituatie aan het komen zijn, en dat – voor mij alleszins – de veiligheid, zowel van de chauffeurs als van reizigers, belangrijker is dan het nagaan of ze effectief een ticket hebben betaald. In dat opzicht snap ik wel dat er ook in de komende periode eerst wordt gekeken naar hoe we de buschauffeurs zo comfortabel mogelijk kunnen laten werken. Dat heeft prioriteit op het aanpakken van zwartrijden.

Ik ben er zelf van overtuigd, minister, dat we dat moeten doen te gepasten tijde en dat dat er ook vrij snel toe zal leiden dat we die cijfers qua zwartrijden van voor de coronacrisis opnieuw zullen benaderen. Ik ben veel meer bevreesd voor de cijfers van het busgebruik in het algemeen en hoe snel die zullen evolueren dan voor de cijfers inzake zwartrijden. Daarmee wil ik niet zeggen dat we er niets aan moeten doen, maar ik denk dat we nog even moeten bekijken wat in het belang van de buschauffeurs haalbaar is op dit moment.

Minister, ik heb ook een vraag. Zwartrijden gaat gepaard met minder inkomsten. Vooral ook het feit dat er minder reizigers zijn, gaat gepaard met minder inkomsten voor De Lijn. Ik laat me vertellen dat men inschat dat er dit jaar ongeveer 80 miljoen euro minder inkomsten zullen zijn voor De Lijn en dat er nog altijd twijfel is of er in het vierde kwartaal van dit jaar coronasteun mogelijk zal zijn voor De Lijn. Hebt u daar al zicht op, wat de impact van corona dit jaar op de cijfers van De Lijn zal zijn? Ik bedoel dus zowel het zwartrijden als het lager aantal reizigers.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende bemerkingen en vragen. Ik wil eerst nogmaals heel duidelijk stellen dat op dit ogenblik nog altijd een mondmaskerplicht geldt op onze bussen en trams, evenals bij de MIVB en bij TEC. Het al dan niet afschaffen van de mondmaskerplicht hangt enerzijds af van de evolutie van de coronapandemie en anderzijds van het verhaal van de federale fase.

Verder is het niet mijn taak om het transitieplan voor De Lijn uit te werken, samen met de MIVB, TEC en NMBS. Uiteraard zitten ook de vakbondsorganisaties daar mee aan tafel. Daarvoor moet een afweging gebeuren. De gezondheid van onze buschauffeurs zou volgens mij moeten primeren. We willen toch dat onze buschauffeurs zo veel mogelijk blijven rijden. Dat was in het verleden de reden voor de beslissing om de bestuurderscabine af te sluiten zodat buschauffeurs niet continu een mondmasker moeten dragen, wat inhoudt dat men niet vooraan kan opstappen. Dat terugschroeven moet uiteraard gebeuren in overleg, enerzijds met de andere vervoersmaatschappijen om duidelijkheid te creëren voor de reiziger, anderzijds in overleg met de vakorganisaties. Ik laat dat de geëigende weg gaan om daar finaal een beslissing over te nemen. Het is dus niet zo dat ik dat transitieplan schrijf en dat ik moet bepalen wanneer dat er zal komen. Heel veel zal ook afhangen van de federale fase en/of van de mondmaskerplicht op onze bussen en trams, en op de treinen natuurlijk ook.

Mijnheer Bex, wat uw laatste vraag betreft: ik heb vandaag natuurlijk nog geen definitief zicht op de finale cijfers voor het jaar 2021, en zeker niet voor het vierde kwartaal. Maar we volgen dat allemaal nauwgezet op en zullen daar te gepasten tijde zeker op terugkomen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik begrijp dat u zelf niet rechtstreeks betrokken bent bij dat transitieplan. Ik hoop alleen dat dat plan een stuk verder gaat dan enkel de beslissing over een timing wanneer er weer vooraan opgestapt kan worden, wanneer de afsluiting van de cabines zal verdwijnen. Ik denk namelijk dat er heel wat andere problematieken zijn met betrekking tot het weer aantrekkelijk maken van ons openbaar vervoer en van De Lijn dan dat alleen. Als het puur gaat over de timing wanneer we die twee zaken doen – de cabine openmaken en vooraan opstappen – dan is daar geen plan voor nodig. Dat is gewoon een timing, en dan doe je dat gewoon. Maar ik hoop dat het meer wordt dan dat.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, wat die transitie betreft, stel ik vast dat u die coördinatie verder wilt doen met de andere vervoersbedrijven.

Ik verwijs toch naar die hoge vaccinatiegraad in Vlaanderen. Bij de reizigers is er een hoge vaccinatiegraad, bij de chauffeurs wellicht ook. Dat, in combinatie met die mondmaskerplicht, zou ons toch de stap moeten durven laten zetten om die toegang aan de voorste deur van de bus opnieuw mogelijk te maken.

Wat het zwartrijden zelf betreft, wil ik nog even verwijzen naar het jaarverslag van de Vlaamse Ombudsdienst van 2019, waarin al melding werd gemaakt van het probleem van het zwartrijden bij De Lijn. Er was toen een spectaculaire daling van het aantal zwartrijders merkbaar. Dat was toen niet te wijten aan een witrijeffect maar aan een tekort aan controleurs. Dat probleem is ondertussen opgelost. Maar ik denk toch dat het belangrijk is dat reizigers betalen, eerst en vooral omdat daarmee een duidelijk signaal wordt gegeven aan diegenen die wel correct hun ticket kopen. Heel wat correcte reizigers ergeren zich aan dat zwartrijden. Daarom wil ik er toch op aandringen om die controles weer op te drijven. U gaat dat doen, maar ik dring erop aan om dat zo snel mogelijk en zo veel mogelijk te doen, want het is

de eerlijke reiziger en ook de belastingbetaler die uiteindelijk de dupe is van dat zwartrijden.

Ik heb nog een suggestie die we misschien moeten durven te bekijken. Misschien moeten we die controles op een andere leest schoeien. Ik verwijs daarbij naar Duitsland. Ik heb het zelf meegemaakt toen ik daar op het openbaar vervoer zat, dat er mensen in burger reizigers controleren. Het viel me op dat het aantal zwartrijders daar enorm laag lag. Misschien moeten we die meer anonieme manier van controleren ook eens bekijken.

De voorzitter: Maar u had wel een ticketje gekocht, mijnheer Verheyden? *(Gelach)*

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik had een ticketje gekocht, ja.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verduidelijken van de kostprijs van het elektrisch opladen aan laadpalen
– 166 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de projectoproep in het kader van Clean Power for Transport
– 336 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik heb vandaag twee YOUCA-studenten bij me. Nina heeft daarnet de eerste vraag gesteld, en Lisa zal een vraag stellen over het elektrisch rijden, waarvoor laadpalen nodig zijn. Ik geef het woord aan Lisa.

Lisa Plantaz: Op 30 september 2021 kondigde de federale staatssecretaris voor Consumentenbescherming Eva De Bleeker aan dat ze werk wil maken van het verduidelijken van de kostprijs voor individuele laadpalen. Dat deed ze nadat de mobiliteitsorganisatie Touring vaststelde dat veel aanbieders van laadpalen andere kosten hanteren. Staatssecretaris De Bleeker wil dat consumenten tegen 2023 exact weten wat een elektrische oplaadbeurt hun kost.

Professor technologie en mobiliteit Vanhaverbeke stelde dat thuis opladen ruwweg 27 eurocent per kilowattuur kost. Het opladen van je auto aan een publieke paal zou 30 cent kosten, terwijl krachtige snelladers tot 60 cent per kilowattuur aanrekenen. Vandaag zijn er maar liefst vierhonderd mogelijke prijscombinaties te vinden.

Op 14 juli 2021 werd het voorstel van decreet over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen aangenomen in de plenaire vergadering. Dit decreet past in het kader van CPT, oftewel Clean Power for Transport. Ik citeer uit het decreet, artikel 7, §4: "De Vlaamse Regering kan ervoor zorgen dat de prijzen die de laadpuntexploitanten aanrekenen voor het gebruik van publiek en semipubliek toegankelijke laadpunten, redelijk zijn."

De Europese AFID-richtlijn (Alternative Fuels Infrastructure Directive) stelt in artikel 4, punt 10, dat "de prijzen die aangerekend worden door de exploitanten van oplaadpunten redelijk, gemakkelijk en duidelijk te vergelijken, transparant en niet-discriminerend zijn".

Daarover heb ik de volgende vragen, minister. Bent u reeds in overleg getreden met de staatssecretaris voor Consumentenbescherming? Is er een gezamenlijk plan van aanpak overeengekomen of zal dat er komen? Hoe zult u ervoor zorgen dat de prijzen op korte termijn gemakkelijk en duidelijk te vergelijken, transparant en niet-discriminerend zijn? Op welke basis zult u bepalen wat redelijke prijzen zijn voor publiek en semipubliek toegankelijke laadpunten? Hoe zult u die redelijke prijzen realiseren?

De voorzitter: Dank u wel, Lisa.

Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik hoef u niet uit te leggen dat veel mensen met een elektrische auto veel vragen hebben, evenals diegenen die er een willen aankopen. Tegen 2026 zullen alle bedrijfswagens elektrische wagens moeten zijn om fiscaal aftrekbaar te zijn. Veel mensen zijn dus vragende partij.

Als schepen van Openbare Werken in Brugge kreeg ik vanmorgen nog enkele vragen. Als we allemaal elektrisch moeten rijden, hoe zal dat dan gaan? Waar zullen we moeten opladen? Zullen er genoeg oplaadpalen zijn? Hoeveel zal dat kosten? Zal er wel genoeg elektriciteit zijn? Minister, er zijn dus dikwijls meer vragen dan antwoorden.

Bovendien is het ook zo, zoals mijn voorganger reeds heeft aangekaart, dat er niet zoveel duidelijkheid is omtrent de prijzen en hoe die transparant zullen zijn voor de gebruiker. Daarom heb ik volgende vragen voor u, minister.

Kunt u een beeld geven van de eerste resultaten van de projectoproep voor semipublieke laadinfrastructuur? Hoe is de spreiding van de ingediende projectvoorstellen? Uit een antwoord op een schriftelijke vraag maak ik op dat een derde zich in West-Vlaanderen zou bevinden. Een steeds weerkerende vraag is ook of er genoeg laadpalen zullen zijn. Zullen er geen files staan aan de laadpalen om te kunnen opladen? Zullen mensen daar geen uren moeten staan aanschuiven?

Hoe staat u ten opzichte van de suggestie van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) om tariefstructuren op een systematische wijze ter beschikking te stellen aan overheid en gebruikers? Ziet u de noodzaak om bijkomend in te zetten op informatieverstrekking naar buitenlandse bestuurders met betrekking tot de beschikbaarheid van laadinfrastructuur en tarieven voor laadpunten op openbare plaatsen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor uw terechte vragen en bedenkingen. De laadpaalinfrastructuur en heel het verhaal van Clean Power for Transport is uiteraard heel belangrijk. Uiteraard zijn ook de toekomstige prijzen voor het opladen heel belangrijk, zodat men een duidelijke afweging kan maken of elektrisch rijden al dan niet interessant is. Ik kan u meedelen dat er wel degelijk een overleg geweest is tussen het kabinet van federaal collega Eva De Bleeker en mijn kabinet rond het gebruiksvriendelijk maken van het opladen van de elektrische wagens.

Het laden van elektriciteit kan beschouwd worden als het kopen van een product. Dat valt uiteraard ook onder de consumentenbescherming. In die zin is het uiteraard ook de bevoegdheid van staatssecretaris De Bleeker om daaromtrent een initiatief te nemen en ervoor te zorgen dat er duidelijkheid en transparantie is in de prijszetting en de tarieven. Het mag alleszins niet misleidend zijn. Daar zal men, zeker in het kader van de consumentenbescherming, te allen tijde over blijven waken. Uiteraard moet er ook altijd een prijsweergave zijn door de ondernemingen

die hun producten aanbieden. Dat moet dus duidelijk geafficheerd zijn en, zoals gezegd, niet misleidend.

Op Vlaams niveau hebben we onze eigen projectcalls – mevrouw Van Volcem heeft er al naar verwezen. We hebben bijvoorbeeld een projectcall voor laadpalen op publiek-private plaatsen, zoals parkings van grootwarenhuizen of bedrijven. Daarin hebben we ook opgenomen dat de prijszetting transparant en duidelijk moet zijn, om zo het elektrisch rijden te faciliteren.

Ik kan u ook meegeven dat in de AFID-richtlijn, waarnaar Lisa al verwees, is opgenomen dat er redelijke prijzen moeten worden gehanteerd. Ik denk dat wat dat betreft de markt ook wel zal spelen. Als men exuberante prijzen vraagt om op te laden, zal de e-rider ervoor kiezen om zijn auto elders op te laden.

Als Vlaamse overheid faciliteren wij daarin, in die zin dat wij massaal zorgen voor de uitrol van laadpaalinfrastructuur. Straks willen we op alle drukke verkeersassen om de 25 kilometer laadpalen hebben. Daar denken we ook wel dat de markt zal meespelen rond de prijssetting.

Mevrouw Van Volcem, wat de projectoproep betreft: ik kan daarvoor enerzijds verwijzen naar uw schriftelijke vragen. Maar ik geef u nog mee dat we inzake de publiek-private plaatsen een tijdje geleden onze projectcall hebben gelanceerd, met indiening voor 1 september. Dat was een enorm succes, en dat is een goed teken. Men heeft echt vertrouwen in dat verhaal. We hadden niet minder dan 221 projectvoorstellen, en dat is goed voor ruim 9680 extra laadpaalequivalenten de komende twee jaar.

Als we dat bekijken naast alle andere initiatieven, zoals de BENEFIC-call voor snelle en extra snelle laadinfrastructuur en het plan van het Agentschap Wegen en Verkeer – een laadpaal om de 25 kilometer op de drukke assen –, dan is dat een teken dat wij onze doelstelling van december vorig jaar, die 30.000 extra laadpaalequivalenten tegen 2025, zeker zullen halen. En we zijn ook altijd bereid om bij te sturen als zou blijken dat de markt van de elektrische wagens nog enorm zou boomen. Maar ik heb er een goede kijk op, op wat we recent aan projectcalls gelanceerd hebben. Er zal dus heel wat extra laadpaalinfrastructuur komen, wat uiteraard ook de elektrische rijder nog meer vertrouwen zal geven om te kiezen voor een elektrische wagen.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Bedankt voor de positieve antwoorden. Het is inderdaad heel hoopgevend, als we die aantallen horen op zo'n korte tijd. Dat is inderdaad aanzienlijk, dat is heel positief.

Er zijn nog een aantal technische kwesties over het vermogen dat nodig is bij de verdere uitrol. Ik hoor dan vanuit de sector vaak dat men dat nog niet goed kan inschatten. Dat is dan de technische vraag: welk vermogen heb je nodig? We zitten vandaag aan amper 1 procent van volledig elektrische wagens. Als dat wagenpark versneld elektrisch wordt, hoe zal dat vermogen dan mee moeten evolueren? Ik denk dat het belangrijk is dat we daar zicht op houden.

Minister, misschien kunt u nog wat meer informatie geven over de vorig jaar aangekondigde uitbreiding van 'paal volgt wagen' naar 'paal volgt paal'. Hoever staan we daarmee?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Bedankt voor het antwoord. Ik denk dat het belangrijk is voor de investeringen en ook voor het vertrouwen dat er duidelijke

antwoorden kunnen worden gegeven. En u hebt die nu ook vandaag gegeven. Het feit dat er 221 projecten waren voor niet minder dan 9680 laadpalen, dat kan toch wel vertrouwen geven. De collega zegt nu dat men 1 procent volledig elektrische wagens heeft, maar recent heeft men er in De Tijd toch op gewezen dat men toch voor 25 à 30 procent naar elektrische wagens zou overschakelen. Minister, u spreekt van 30.000 laadpalen tegen 2025. Met hoeveel wagens houdt u dan procentueel rekening die volledig elektrisch rijden?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik dank de collega's voor de vragen. Ik denk dat de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) er in zijn adviezen al op heeft gewezen dat het heel belangrijk is om voldoende ambitieus te zijn, en er ook zeker rekening mee te houden dat de verwachtingen die er op dit moment bestaan, wel eens zeer zwaar overtroffen zouden kunnen worden.

Ik maak even de vergelijking. Toen er gemotoriseerd verkeer begon te ontstaan, dachten mensen eerst dat we nog heel lang met paard en kar zouden rijden. Maar op tien jaar tijd was er geen enkel paard of kar meer, en reed iedereen met een auto. Ik denk dat we daar voor wat betreft elektrische wagens ook ernstig rekening mee moeten houden.

In dat opzicht vind ik de vraag van mevrouw Van Volcem wel zeer interessant: wat kunnen we aan met die 30.000 laadpalen? En is het al niet tijd om eens te bestuderen in welke mate we zouden moeten opschalen in de verschillende scenario's? Ligt daar een plan voor klaar, of bent u van plan om daar werk van te maken? Want ik denk wel dat het belangrijk is om heel kort op de bal te spelen wanneer zich zulke snelle veranderingen zouden voordoen.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ook vanuit onze fractie zou ik u nog even willen wijzen op het belang van de redelijke prijzen die aangerekend worden bij de publieke en semipubliek toegankelijke laadpunten. Eerst en vooral is dat vanuit sociaal oogpunt enorm belangrijk, want het kan eigenlijk niet de bedoeling zijn dat de omslag naar elektrische mobiliteit ervoor zal zorgen dat mensen die hun wagen niet thuis of op het werk kunnen opladen, hiervoor een meerprijs moeten betalen. Zo wordt op lange termijn de total cost of ownership van de elektrische wagen stevig de hoogte ingeduwd.

Daarnaast moeten we er ook voor zorgen dat de elektrificatie van het verkeer in het algemeen een welvaartsverhoging met zich meebrengt voor de burger. Onze fractie past voor het verhaal waarin niet iedereen nog over een eigen wagen moet kunnen beschikken en dat we fundamenteel anders moeten leven. Maar ik geloof dat de energietransitie en de welvaartsgroei hand in hand moeten kunnen gaan. En dat is op het vlak van elektrische mobiliteit enkel mogelijk indien we beschikken over voldoende voorradige, goedkope en schone stroom. En het is misschien daar dat het schoentje nog het meest zal knellen de komende jaren. We kunnen niet verwachten dat de Vlaamse Regering voor redelijke prijzen bij de exploitanten zal zorgen, zonder dat daar ook het grotere plaatje in het achterhoofd gehouden wordt.

Minister, u gaf in uw uitgebreide antwoord ook al aan dat u uitgebreid overleg hebt gehad met uw collega, de minister van Energie. Maar het is mij niet duidelijk of in dat overleg ook de impact op lange termijn van de omslag naar elektrische mobiliteit en de impact op de stroomprijzen aan bod zijn gekomen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen. Ik wil misschien eerst nog even opnieuw verwijzen naar ons verhaal van Clean Power for Transport. Binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zijn wij volledig bevoegd voor alles wat elektrisch rijden betreft en Clean Power for Transport tout court. We hebben dat plan onmiddellijk ter harte genomen en uitgerold, en we hebben daarin expliciet de ambitie opgenomen dat we sowieso werk willen maken van de uitfasering van verbrandingsmotoren tussen 2021 en 2030, met een volledige omschakeling van fossiele brandstoffen richting elektriciteit en/of waterstof.

Nu, we hebben daarin ook de doelstelling opgenomen dat we tegen 2025 willen dat 20 procent van onze personenwagens elektrisch rijdt, en tegen 2030 zelfs 50 procent. Dat zijn ambitieuze cijfers, maar als ik de tendensen de laatste tijd zie en hoor, zijn die cijfers alleszins hoopgevend. Kijk ook naar wat onze federale collega's gedaan hebben, onder andere collega Van Peteghem. Er is het verhaal van de salariswagen, waar men een boost geeft aan de tweedehandsmarkt door ook daar de elektrische wagen volop te ondersteunen. Dat betekent dat er veel meer elektrisch gereden zal worden binnen afzienbare tijd.

Men maakt ook de prognose dat de total cost of ownership van een elektrische wagen volledig bijgebeend is met de kosten van een wagen op fossiele brandstof tegen 2024 – of uiterlijk 2026. Ik verwacht ook nog wel dat dat verder zal evolueren, gelet op het feit dat daar echt massaal op wordt ingezet. En bij heel wat mensen groeit het bewustzijn met de dag om toch een aantal klimaatmaatregelen te nemen. Dat juichen we zeker toe.

Wat de vraag rond 'paal volgt wagen' betreft: daarrond hebben we recent ons besluit op de Vlaamse Regering gebracht. Dat zit op dit ogenblik in de adviesrondes, en zal dan naar de Raad van State gaan. Dan wordt dat ook zo snel mogelijk uitgerold. Dat komt er dus ook binnen afzienbare tijd.

Ik wil ook nog eens benadrukken dat we in een finale fase zitten wat betreft de opmaak van onze potentieelkaarten. Die zijn van belang om te kijken waar het voor lokale besturen maar ook voor private initiatiefnemers aangewezen is om in de toekomst laadpaalinfrastructuur te plaatsen, al dan niet op het openbaar domein of in de nabijheid van appartementen. Die plannen worden opgemaakt in samenspraak met de netbeheerders, zodat men weet of het net daar al voldoende sterk is. Die kaarten zijn volledig klaar voor de 13 centrumsteden, en tegen het einde van het jaar voor heel Vlaanderen. Dan kan men daar onmiddellijk mee aan de slag, om te kijken waar bijkomende laadpaalinfrastructuur echt aangewezen en wenselijk is.

We mogen natuurlijk niet vergeten, en dat is vroeger eigenlijk altijd het uitgangspunt geweest, dat we massaal investeren in publieke laadpalen, maar dat er daarnaast ook nog altijd heel veel mensen bij voorkeur zowel thuis als op het werk hun wagen opladen. Dat gebeurt dan vanwege de prijs en hun eigen energieopbrengst en dergelijke. Dus wat is de tendens, en zullen we nog meer laadpalen nodig hebben? We vermoeden sowieso dat heel veel mensen opnieuw inzetten op eigen laadinfrastructuur. En als het thuis niet kan, bijvoorbeeld bij gebrek aan een eigen parkeerplaats of parkeergarage, dan kan het wel via de potentieelkaarten of via het principe 'paal volgt wagen', binnen een marge van 250 meter, op aanvraag. Neem daarbij nog de publieke laadpalen, en dan denk ik dat we daar ruim voldoende op inzetten. Maar we sturen bij als dat moet.

Dan was er ook de vraag of er voldoende elektriciteit is en de vraag naar die energietransitie. Dat gaat daar uiteraard mee gepaard. Ik ken de cijfers niet meer van buiten, maar naar aanleiding van ons Vlaams Energie-en Klimaatplan hebben we daar heel wat experten gehoord. Dat expertenpanel gaf toen al aan dat er nog heel wat elektrische wagens mogen rijden voor er een tekort zou zijn aan elektriciteit.

Dat speelt natuurlijk ook mee met de hele energietransitie die we doormaken. Daar moeten we inzetten op een gezonde energiemix.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Bedankt, minister. Ik denk echt dat we in een transitie zijn. Dat hebben we vandaag ook gezien in het advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV). Zij pleiten voor 1 miljoen elektrische wagens. Dus ik denk dat dat een goede omslag is die Vlaanderen maakt. Ik denk dat we ambitieus zijn. Ik ben ervan overtuigd dat u de netcapaciteit en de potentieelkaarten vooral in gebieden waar er vooral rijbebouwing is goed moet opvolgen en bijschalen als de elektrische wagen er voor iedereen komt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het arrest van de Raad van State met betrekking tot de baggerwerken in de Schelde
– 4483 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de schorsing van het baggercontract voor de Antwerpse haven
– 4636 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, in 2016 bracht het Rekenhof een vernietigend rapport uit over de toewijzing van onder meer de baggerwerken op de Schelde. Sinds 1972 was op de Antwerpse Linkeroever voor bijna 600 miljoen euro aan baggerwerken uitgevoerd via een onderhands contract met de Belgische baggerbedrijven DEME en Jan De Nul. Het Rekenhof noemde dit langlopend contract een 'miskenning van het principe van de mededinging en strijdig met de openbare orde' en vond dat het nietig verklaard moest worden. Toenmalig minister Ben Weyts beloofde een geheel nieuwe aanpak, waarbij open mededinging opnieuw de norm zou zijn. Maar blijkbaar werd bij de nieuwe aanbesteding toch opnieuw hervallen in die oude politieke cultuur. Het nieuw uitgeschreven bestek voor "Duurzame onderhoudswerken in de maritieme toegangswegen", goedgekeurd door uzelf op 28 mei 2021, werd echter aangevochten door het Nederlandse baggerbedrijf Boskalis en door de Raad van State geschorst op 12 juli 2021.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) liet weten in de pers dat de aanbestedende overheid zich naar aanleiding van het arrest geconformeerd heeft aan deze uitspraak en de nodige stappen ondernomen heeft. Het aangepaste bestek werd opnieuw gepubliceerd en op 31 augustus vond de opening van de offertes plaats.

Hierbij heb ik de volgende vragen aan u, minister. Bent u het eens met de bevindingen van het rapport van het Rekenhof van 2016 en zult u uw beleid daarop baseren? Is dat ook het standpunt van de hele Vlaamse Regering?

Hoe is het mogelijk dat u toch een bestek goedkeurde dat blijkbaar onvoldoende rekening hield met deze aanbevelingen, en dan druk ik mij zacht uit? Hebt u daarover ruimer overleg gepleegd, en werd u daarin gesteund door uw collega's van de Vlaamse Regering?

Zal er nu op worden toegezien dat de mededingingsregels strikt gerespecteerd worden en dat er geen nodeloze kosten worden afgewenteld op de Vlaamse belastingbetalers?

Tegen wanneer zal op basis van het nieuwe bestek een toewijzing gebeuren?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Collega Annouri heeft de context al goed geschetst. De baggerwerken in de haven van Antwerpen zijn economisch van zeer groot belang. In 2016 is er inderdaad een kritisch rapport van het Rekenhof gekomen, naar aanleiding waarvan toen is gezegd dat de Vlaamse overheid actie zou ondernemen om in de toekomst alle baggeraars te laten meedingen naar het contract. Maar uit de recente gunning blijkt dat niet te kloppen: de Raad van State heeft die gunning geschorst omdat de voorwaarden die de Vlaamse Regering stelde zeer specifiek waren en niet verantwoord.

Zo moesten de kandidaten, om in aanmerking te komen, beschikken over een sleephopperzuiger en jaarlijks een omzet van 180 miljoen euro aan soortgelijke activiteiten kunnen voorleggen, specifiek op zeeën of rivieren met drie meter getijdenverschil. De Raad van State oordeelde dat door deze beperkingen in de selectievereisten de Vlaamse Regering zonder enige reden veel baggerbedrijven de toegang onmogelijk had gemaakt.

Het gaat over een aanbesteding voor grote werken die cruciaal zijn voor onze economische activiteiten. Bij zo'n aanbesteding moet de vrije markt zijn werk kunnen doen, zodat de beste baggeraar aan een correcte prijs zijn diensten kan leveren. Als dat niet zo is, dan is het de Vlaamse belastingbetaler die het gelag betaalt.

Minister, aan welke onderneming is de aanbesteding voor de baggerwerken gegund?

Hoe komt u aan het specifieke bedrag van 180 miljoen euro in soortgelijke activiteiten? Vindt u dat evenredig ten opzichte van het voorwerp van de opdracht en om welke redenen?

Hoe komt u aan de periode van drie jaar dat er een minimum gemiddelde jaaromzet van 180 miljoen euro aan maritieme baggeractiviteiten met sleephopperzuigers uitgevoerd moest worden?

Heeft de grootte van het getijverschil invloed op het uitvoeren van de baggerwerken? Zo ja, op welke manier? Indien niet, waarom is het dan opgenomen bij de voorwaarden?

Kunt u een overzicht geven van de acties die ondernomen zijn om ervoor te zorgen dat de aanbevelingen uit het rapport van het Rekenhof van 2016 gevolgd werden?

Wordt de aanbesteding aangepast na de uitspraak van de Raad van State? Zo ja, worden de selectievoorwaarden gewijzigd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er zijn heel wat vragen rond de belangrijke baggerwerken. En deze baggerwerken zijn noodzakelijk voor onze Vlaamse economie, en voor de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge. Ik wil misschien even de historiek van het dossier kaderen, vervolgens de procedure toelichten en dan specifiek ingaan op de punctuele vragen.

Zoals ik al zei, zijn die baggerprojecten natuurlijk van essentieel belang voor een goede maritieme bereikbaarheid, vandaar dat die onderhoudsbaggerwerken onontbeerlijk zijn om ervoor te zorgen dat onze grote zeeschepen ook onze havens kunnen bereiken. Die baggerwerken werden historisch uitgevoerd via onderhandse overeenkomsten, met zeer lange doorlooptijden. En de meest beruchte overeen-

komst is wel het eeuwigdurend baggercontract van de zogenaamde aanlegbaggerwerken voor de uitbouw van het havengebied op Linkeroever in Antwerpen. Dat is het baggercontract dat wij ook kennen als het COKA-contract (Combinatie Kallo). Dat was een eeuwigdurend baggercontract.

In 2005 werd voor het eerst door de Vlaamse overheid gezegd dat baggercontracten via een Europese aanbestedingsprocedure toegewezen moeten worden. Nadien werden de baggercontracten dan ook volgens de wetgeving van de overheidsopdrachten op de Europese markt gebracht en gesloten, met uitzondering van één baggeropdracht, met name het befaamde eeuwigdurende COKA-contract. Dat bleek niet eenvoudig stop te zetten, ondanks het feit dat dit al verschillende keren onder de loep genomen werd door heel wat eminente juristen en advocaten.

In 2016 heeft het Rekenhof een audit over die onderhouds-, en baggercontracten gedaan. En men heeft dan heel wat aanbevelingen opgenomen. Die aanbevelingen nemen we vandaag uiteraard nog altijd ter harte. Er werden dan nadien ook initiatieven genomen om de vastgestelde tekortkomingen in het auditverslag van het Rekenhof te remediëren. In navolging daarvan heeft de Vlaamse overheid in juni 2019 een synergieovereenkomst baggerwerken gesloten, specifiek om dat COKA-contract te beëindigen.

Die synergieovereenkomst is goedgekeurd op 7 juni 2019, en daarin zijn een heel aantal doelstellingen opgenomen. Zo moet men in de toekomst zeker rekening blijven houden met de aanbevelingen van het rapport van het Rekenhof. En de overeenkomst van november 1972 – zolang duurde dat COKA-contract – zou beeindigd worden op 31 december 2019, zonder enige vorm van schadevergoeding. Er werd ook als doelstelling opgenomen dat alle aanlegbaggerwerken via de geijkte openbare procedures op de markt gebracht zouden kunnen worden.

De twee lopende contracten voor de onderhoudsbaggerwerken, enerzijds het bijzonder bestek "Onderhoudsbaggerwerken in de Noordzee, de maritieme toegang en de havens van Oostende en Zeebrugge" en anderzijds het bestek "Onderhoudsbaggerwerken in de maritieme toegangswegen tussen Wielingen en de Zeesluis te Wintam" zijn dan ook via deze synergieovereenkomst verder mee opgenomen. Die loopt af op 15 januari 2022. Daarom moet er ook tijdig voorzien worden in een nieuwe overeenkomst, want die baggerwerken zijn uiteraard van essentieel belang. Uiterlijk tegen 15 januari 2022 moeten we een nieuw baggercontract gesloten hebben.

Daarom werd die nieuwe aanbestedingsprocedure in de markt geplaatst. En daarin werden de aanbevelingen van het Rekenhof uiteraard maximaal geïntegreerd. Die nieuwe aanbesteding werd conform de wetgeving op overheidsopdrachten gelanceerd. Daar zijn heel wat principes in acht genomen. Het moet een concurrentiële, maar ook correcte prijs zijn. Het moet gaan om een kwaliteitsvolle uitvoering. De veiligheid en inzet van het personeel is van essentieel belang, net als de loonvoorwaarden van personeelsleden. En er werd ook aandacht geschonken aan een vlotte inzetbaarheid en uiteraard aan de duurzaamheidsregels.

Bij zowel de selectie- als de gunningscriteria werd gefocust op hoge kwaliteitsvolle uitvoering. Dat is sowieso van essentieel belang. Bijkomend kan ik u ook meegeven dat er binnen het Departement MOW heel wat beheers- en controlemaatregelen van toepassing zijn, onder andere inzake prijstechnisch nazicht, het juridisch nazicht, het digitaal opvolgen en dergelijke meer. Alles wordt dus nauwlettend opgevolgd door de eigen beheers- en controleorganen, zodat het allemaal ook ordentelijk en conform de regelgeving verloopt.

Gelet op het strategisch belang van die baggerwerken en van de maritieme toegankelijkheid van onze havens, is daar ook gevraagd om de nodige economische

en financiële draagkracht te kunnen bewijzen. Dat is opgedragen aan de kandidaten. Tegelijkertijd werd ook duidelijk gesteld dat men over de nodige knowhow dient te beschikken. Dat is een van de belangrijke selectie-eisen. Daar is vooral gefocust op de tijgebonden omgeving, want niet elk baggerwerk is hetzelfde als dat dat men overal ter wereld wil gaan uitvoeren. Wij zitten hier met de Noordzee, de Westerschelde en de Zeeschelde sowieso met het getijdenverschil, wat toch een specifieke benadering vraagt. Elk baggerwerk moet natuurlijk ook altijd voldoen aan alle vergunningsvoorwaarden. Men mag uiteraard, rekening houdend met die getijden, niet te veel gaan baggeren, ook niet te weinig. Men moet de vergunningen strikt respecteren en zorgen dat er geen onnodige verstoring van de natuur en de omgeving is. Al die milieuvoorwaarden moeten dus allemaal strikt nageleefd worden.

Op het moment dat het bestek gelanceerd werd, is er inderdaad een procedure ingeleid bij de Raad van State. De Raad van State heeft in een arrest gezegd dat een bepaald specifiek selectiecriterium te strikt beoordeeld werd en dat het een te technische vertaling was. Alleszins was het nooit ofte nimmer de bedoeling om daardoor de mededinging in het gedrang te brengen of om die mededinging te beperken, dat was nooit de bedoeling. Die specifieke technische vereisten hadden alleen maar betrekking op de garantie dat de werken helemaal conform uitgevoerd werden. Het belang van die tijgebonden werken stond voorop. Er was ook de kwestie van de economische en financiële draagkracht: daar is inderdaad gevraagd om een bewijs voor te leggen dat men een jaarlijkse omzet heeft van 180 miljoen euro. Het bewijs van deze baggeractiviteiten wordt enkel aanvaard conform een bijlage 5 die toegevoegd moet worden bij het bestek en het moet ook gecertificeerd worden door een erkende bedrijfsrevisor, om aan te tonen dat die omzet effectief voor 100 procent gerealiseerd is door de ondergetekende inschrijver. Dat was dus specifiek een voorwaarde, en dan ook de technische bekwaamheid en de beroepsbekwaamheid. Die elementen waren ook specifiek opgenomen.

Alleszins hebben we die bekommernissen ter harte genomen en is het bestek in die zin aangepast. Dat bestek is dan ook goedgekeurd op de ministerraad van 8 oktober laatstleden. Daarbij werd de Vlaamse Regering ook verzocht om, na advies van de Inspectie Financiën, mijzelf als bevoegd minister te machtigen om mijn akkoord te geven op de gegeven nota en de daarbij horende offerte, zodat we op dit ogenblik in een fase zitten van sluiting van de opdrachten om ook te allen tijde onze timing te kunnen volgen.

Op dit ogenblik zitten we in de fase van de totstandkoming van de contractuele band tussen de aanbesteder en de opdrachtnemer. Er is dus een kennisgeving van de goedgekeurde offerte. Die is vorige week per aangetekende brief verstuurd naar de betrokken indieners. Bijgevolg kan ik, gelet ook op de standstillprocedure en de vertrouwelijkheid van de procedure, hier vandaag nog niet meer informatie ter beschikking stellen. Maar we hopen alleszins dat we zo snel mogelijk de procedure volledig kunnen sluiten en dat we, zodra de standstillperiode om is, ook kunnen communiceren.

We hopen ook dat we dan na die historische, langlopende procedure finaal een punt kunnen zetten achter dat verleden, achter die baggercontracten die al vele jaren aansleepten en waarvoor in de synergieovereenkomst baggerwerken in 2019 het einde werd voorzien voor januari 2022.

Ik hoop uiteraard dat alles goed komt en dat we zeker half januari 2022 een firma hebben die de baggerwerken kan uitvoeren en zo kan zorgen voor de maritieme toegankelijkheid van onze havens, wat vanuit economisch perspectief heel belangrijk is.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, u haalt aan dat het nooit de bedoeling was dat er een contract op maat gemaakt zou worden of dat dat zo zou overkomen. Het is goed dat u dat verduidelijkt, want het was toch wel opvallend. Ook professor bestuurskunde Wouter Van Dooren bijvoorbeeld zei op een bepaald moment in de pers dat dit volledig op maat geschreven lijkt te zijn en dat het heel raar was dat het bedrijf Boskalis, dat aan de alarmbel trok, ook gelijk gekregen heeft. Het kan misschien niet de bedoeling geweest zijn, daar wil ik u gerust geloven, maar het heeft wel de wenkbrauwen doen fronsen. Ze hebben ook ongelijk gekregen, de Raad van State heeft gezegd wat ze gezegd hebben. Als dit inderdaad van ongelooflijk economisch belang is, zoals u zelf zegt, dan lijkt het mij de evidentie zelf om ervoor te zorgen dat er vanuit de Vlaamse Regering vanaf vandaag absoluut alles op alles wordt gezet dat dit niet meer gebeurt, dat die contracten op een open en transparante manier worden vergund en dat er geen ruimte meer wordt gelaten dat mensen hun gelijk halen omdat ze effectief de procedure aankaarten, die dan niet blijkt te kloppen of toch op zijn minst de schijn heeft van een zekere belangenvermenging.

Er is hier een bijkomende opmerking die ik wil maken. Uw antwoord was duidelijk, u geeft zelf aan dat het nooit de bedoeling was. Maar goed, alle intenties ten spijt is het gegaan zoals het gegaan is. Ik denk niet dat we de luxe hebben om dit opnieuw te laten gebeuren. Ik kijk uit naar het contract – als ik het goed voorheb moet dat tegen 15 januari afgesloten worden met een nieuw bedrijf. Ik ga ervan uit dat dat dan op een correcte manier zal lopen en dat we niet meer dezelfde fouten zullen maken, want die ruimte is er absoluut niet meer wegens het ongelooflijk economisch belang.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Op zijn minst zou ik het onzorgvuldig durven te noemen als er jarenlang – zoals u zelf zegt – historische overeenkomsten waren die stilzwijgend verlengd werden met steeds hetzelfde contract. Als er dan een kritisch rapport komt van het Rekenhof en als er bij de eerstvolgende nieuwe aanbesteding zulke onzorgvuldigheden insluipen dat de Raad van State moet schorsen om die zaken recht te zetten, is dat natuurlijk bijzonder jammer, zeker als het over zulke grote bedragen gaat. Ik denk dat de belastingbetaler toch mag verwachten dat als we over zulke bedragen spreken er zorgvuldig mee wordt omgegaan en dat eerlijke concurrentie alleszins gegarandeerd moet worden en dat men niet de insinuatie van vervalsing geeft. Ik heb begrepen dat het bestek is aangepast. Ik weet niet in hoeverre u daar verder op kunt ingaan of niet, welke criteria dan juist zijn aangepast.

Het volgende is misschien ook belangrijk. Als ik u goed begrijp, zegt u dat die aanbevelingen van het Rekenhof uit 2016 wel degelijk mee opgenomen worden. Het is mij niet helemaal duidelijk wat daar nu eigenlijk mee gebeurt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er waren nog een paar vragen ter verduidelijking. Het verleden is het verleden, daarom wil ik dat ook duidelijk schetsen. Daar willen we sowieso komaf mee maken. Het Rekenhof heeft in 2016 inderdaad via die audit een aantal aanbevelingen gedaan. Die hebben we ook ter harte genomen.

Binnen het Departement MOW is samen met heel wat experts gewerkt aan dat bestek. Dat er dan in de zomer toch een schorsing kwam van de Raad van State en dat die een aantal opmerkingen had, is nu eenmaal zo. We zien dat niet alleen in dit dossier, we zien dat in tal van andere dossiers. Dat betekent zeker niet dat wij de aanbevelingen van het Rekenhof niet ter harte genomen hebben, absoluut niet, wij hebben die wel ter harte genomen. Dat blijkt alleen al uit de manier waarop heel de procedure in de markt geplaatst is.

De Raad van State heeft inderdaad een schorsing uitgesproken op het bestek. Het ging nog niet over de gunning of dergelijke, het was enkel over het bestek als dusdanig. Met de bedenkingen die de Raad van State gedaan heeft, zijn er een aantal aanpassingen doorgevoerd, bijvoorbeeld aan die omzet van 180 miljoen euro en die bijkomende eisen. Nu is enkel getoetst op die omzet zelf, zonder bijkomende eisen. Men heeft dus een aantal rechtzettingen gedaan. Het was zeker niet het opzet dat men daar een bijkomend element gevraagd heeft met een soort van concurrentievervalsing die daar achterin speelde, absoluut niet. De vrije markt moet hier ten volle spelen. Maar we hopen ook dat we zo snel mogelijk het contract kunnen sluiten, want de termijn van 15 januari 2022 – de datum waarop de synergieovereenkomst en ook voor eens en voor altijd dat langdurig baggercontract uit het verleden definitief ten einde is – begint steeds dichterbij te komen. Ik meen in eer en geweten dat alles correct verlopen is, dat ik daar ten volle mag vertrouwen op mijn administratie. Ik hoop dat we nu zo snel mogelijk het contract kunnen sluiten en zo de maritieme toegankelijkheid van onze havens kunnen verzekeren door in veilige omstandigheden de bagger- en onderhoudswerken te kunnen laten uitvoeren.

Mijnheer Annouri, ik moet u uiteraard ook nog feliciteren, want dat heb ik nog niet gedaan. Dus bij dezen, van harte proficiat met uw vaderschap.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Ik heb geen bijkomende vragen meer. Dank u wel, en 'to be continued'. Ik denk dat we half januari zullen zien waar we dan staan en het van daaruit verder zullen opnemen. Maar alleszins bedankt voor de antwoorden en voor de felicitaties, ook u, collega Robeyns.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de door de federale minister van Mobiliteit gelanceerde burgerbevraging All for zero – 120 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Begin juli lanceerde federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet een grote burgerbevraging over mobiliteit. Via een daarvoor gelanceerde website werd een online enquête georganiseerd om ideeën rond verkeersveiligheid te sprokkelen. Burgers konden hun mening kwijt over thema's als alcohol achter het stuur, doorrijden bij rood licht, werkstraffen in plaats van boetes, enzovoort. De conclusies van de bevraging moeten dienen om een eerste federaal verkeersveiligheidsplan vorm te geven.

De naam van het initiatief luidt All for zero, een verwijzing naar de Vision Zero, nul dodelijke slachtoffers in het verkeer tegen 2050, die ook de Vlaamse Regering in haar regeerakkoord heeft ingeschreven. De bevraging liep eind september af.

Minister, werd u door uw federale collega betrokken bij deze burgerbevraging?

Hebt u al resultaten van de bevraging ontvangen? Zijn er resultaten bij die voor het beleid op Vlaams niveau interessant zouden kunnen zijn?

Wordt u betrokken bij het opstellen van het federaal verkeersveiligheidsplan? Welke input zult u daarbij geven?

Ziet u mogelijke synergieën tussen het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 en het federaal verkeersveiligheidsplan van minister Gilkinet?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Werd ik betrokken bij de burgerbevraging? Daar kan ik inderdaad bevestigend op antwoorden. Ook mijn andere gewestelijke collega's en ons kabinet zijn door minister Gilkinet betrokken bij het overleg dat voorafging aan de lancering van het platform all-for-zero.be en de daaropvolgende publieksbevraging en burgerpanels, alsook de voorbereiding van de komende Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, die op 23 november zal plaatsvinden.

De resultaten van de bevraging hebben wij in een soort samengevatte vorm gekregen als onderdeel van het ontwerp van het federaal verkeersveiligheidsplan. Gezien het opzet van de bevraging hebben die resultaten veeleer betrekking op alle aspecten die tot de federale bevoegdheid behoren.

Worden wij betrokken bij het federaal verkeersveiligheidsplan van de federale overheid? De gewesten zijn daarbij betrokken. In die zin verloopt dat voornamelijk via onze vaste deelname aan de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid. Reeds in het kader van de opmaak van een nieuwe Kadernota Integrale Veiligheid door de federale ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken in 2021 hebben wij vanuit Vlaanderen input kunnen leveren over een aantal voor ons prioritaire aandachtspunten en doelgroepen binnen het verkeersveiligheidsbeleid langs Vlaamse zijde.

Wat uw vierde vraag – de synergieën – betreft, wordt op dit ogenblik afgestemd tussen de gewesten en de federale overheid op welke manier er synergie mogelijk is tussen enerzijds de drie gewestelijke verkeersveiligheidsplannen, zoals het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, dat in de zomer is afgeklopt, en anderzijds het federaal verkeersveiligheidsplan van minister Gilkinet. Elke partner in deze afstemming tracht vanuit de eigen bevoegdheden bij te dragen tot meer verkeersveiligheid, wat absoluut noodzakelijk is. Er wordt tevens onderzocht op welke manier er intenser samengewerkt kan worden, al dan niet in de vorm van een interfederaal plan, of dat al dan niet mogelijk is. Dat is op dit ogenblik in onderzoek, en daar zullen we later nog op terugkomen. Alleszins verloopt die samenwerking op dit ogenblik heel goed en kijken we sowieso uit naar die staten-generaal in november 2021.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik heb geen specifieke bijkomende vragen meer. Ik dank u, minister, voor uw antwoord.

Ik denk dat het wel belangrijk is dat jullie een heel goede samenwerking hebben omdat er inderdaad wel een prioriteit is voor ons allen. Is men nu Vlaming, Brusselaar, Waal of Belg, de verkeersveiligheid is prioriteit. Dus die samenwerking is ook prioriteit om het aantal verkeersdoden zo minimaal mogelijk te houden.

De resultaten waarvan u sprak: u hebt een samenvattende nota. Ik weet niet of wij deze kunnen hebben. Ik veronderstel dat er sowieso enkele linken zullen zijn naar het Vlaamse niveau. Het zou misschien wel interessant zijn, voorzitter, minister, als wij al de resultaten van die enquête of die samenvattende nota ook kunnen krijgen. Wij kijken evengoed uit naar de staten-generaal van november. Ik ga ervan uit dat er daar ook nog bijkomende vragen gesteld kunnen worden.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, het gaat nu over verkeersveiligheid. Een tweetal weken geleden hebben we het hier gehad over een federaal actieplan Be Cyclist om de mensen meer op de fiets te krijgen. Mijn vraag is gewoon of u weet hebt van nog federale actieplannen die in opmaak zouden zijn en waar Vlaanderen bij betrokken zou worden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik denk dat er zowel bij u als bij uw federale collega een grote wil is om werk te maken van verkeersveiligheid, en om dat ook te doen in een geest van samenwerking: elkaar geen vliegen afvangen, maar kijken waar de noden liggen, en zorgen in die moeilijke bevoegdheidsverdeling, die het soms toch wel is, dat de dingen gebeuren die moeten gebeuren. Hier in het parlement zijn daar ook al vaak vragen over gesteld met kleine suggesties links en rechts. Ik vroeg mij af of u die suggesties op een of andere manier ook groepeert om te zorgen dat u die ook meeneemt, op tafel legt en effectief probeert te zorgen dat die dingen ook gerealiseerd geraken. Dat is toch belangrijk, om te vermijden dat we na die conferentie nog met bijkomende vragen moeten blijven aandraven. Het moment is daar. Er zijn twee ministers van goede wil. Dus neem alstublieft al die dingen mee om ervoor te zorgen dat er ook effectief vooruitgang geboekt wordt op het terrein.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Gisteren hebben wij in de plenaire vergadering het ontwerp van decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur goedgekeurd. Zijn er elementen uit dat decreet die u kunt meenemen en die eventueel geïntegreerd kunnen worden in dat federaal verkeersveiligheidsplan, of staat dat daar volkomen los van?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Misschien eerst de vraag van mevrouw Fournier: op dit ogenblik gaat dat over een voorontwerp. Dat moet nog gefinetuned worden. Zodra we het plan dat afgeklopt is, ter beschikking hebben, zal dat zeker ook onmiddellijk hier ter beschikking gesteld kunnen worden van het Vlaams Parlement. Maar op dit ogenblik gaat het nog over een voorontwerp. Ik neem aan dat men dat nog niet volop in circulatie laat gaan omdat het nog maar een voorontwerp is.

Mevrouw Moors, wat het actieplan van de federale overheid betreft: Be Cyclist is inderdaad het laatste actieplan dat we gekregen hebben. Daarnaast zijn er natuurlijk ook andere, ik denk maar aan die spoorvisie waar minister Gilkinet recent mee naar buiten gekomen is, maar dat gaat dan minder over verkeersveiligheid. Be Cyclist is inderdaad een actieplan rond fietsen dat ook recent naar buiten gekomen is.

Mijnheer Bex, uiteraard nemen we alle goede suggesties – met de nadruk op goede – graag mee richting de Staten-Generaal Verkeersveiligheid. Uiteraard is voor ons de leidraad ons eigen verkeersveiligheidsplan, waarbij we heel wat concrete maatregelen hebben opgenomen om een kentering te krijgen in onze verkeersveiligheidsstatistieken. Dat is sowieso onze leidraad. We kijken alleszins uit naar die interfederale samenwerking en naar die staten-generaal. Door samen te werken, zullen we veel meer bereiken dan dat iedereen alleen op zijn eiland blijft.

Mijnheer Verheyden, wat het ontwerp van decreet betreft dat gisteren goedgekeurd is: dat was specifiek de omzetting van de Europese richtlijn. Dat heeft dus niet rechtstreeks betrekking op het verkeersveiligheidsplan dat straks van de federale tafel zal komen. Dat heeft louter en alleen met die Europese richtlijn te

maken en de verkeersveiligheid op onze belangrijke verkeersassen, waarbij we ons aligneren op het Europese beleid.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik heb misschien nog een korte vraag – ik weet dat we geen vragen meer kunnen stellen – maar misschien aan u, voorzitter, als we het nu toch over een plan en dergelijke hebben en over het aantal verkeersdoden. We hebben vanmorgen allemaal in de krant kunnen lezen over het aantal zwarte punten die u in West-Vlaanderen verminderd hebt, maar dat er over het algemeen in Vlaanderen toch een x-aantal bij gekomen zijn. Misschien is het mogelijk, voorzitter, om die nota ook aan het parlement te bezorgen. We hebben het allemaal in de krant kunnen lezen, maar het zou misschien ook interessant zijn om dit aan de commissieleden te bezorgen in het kader van All for zero.

De voorzitter: Absoluut. Er zijn over dit thema ook al vragen ingediend voor de volgende vergadering. Het komt volgende week ongetwijfeld ook nog aan bod.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het naleven van de verplichting om bij calamiteiten een reddingsstrook vrij te houden op wegen met minstens twee rijstroken
– 143 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik heb hier een vraag gesteld, vooral omdat ik vanuit de praktijk een andere ervaring heb. Ik heb eigenlijk als specialist files ten oosten van de Zenne een andere ervaring als ik met een dergelijk fenomeen wordt geconfronteerd. Ik heb het gevoel dat mensen in dat verhaal mee zijn en dus staat mijn bevinding helemaal haaks op wat de pechverhelpers van Touring daarover communiceren. Ik vond het dan ook interessant om daaromtrent een vraag te stellen, om te zien welke de ervaringen op uw niveau, minister, dienaangaande zijn. Dat kan immers toch het verschil maken, op het ogenblik dat de nood aan de man of de vrouw is, tussen leven en dood.

Sinds een jaar is de reddingsstrook ingevoerd in de Belgische wegcode. Wanneer er filevorming optreedt op wegen met minstens twee rijstroken in de gevolgde rijrichting moeten bestuurders op de linkerrijstrook zich uiterst links opstellen en bestuurders op de andere rijstroken zo rechts mogelijk, elk binnen hun rijstrook. Hierdoor ontstaat een reddingsstrook voor prioritaire voertuigen die in sommige situaties echt een verschil kan maken tussen leven en dood.

Volgens Touring blijken de meeste bestuurders evenwel geen reddingsstrook te vormen wanneer dit volgens de wegcode verplicht is. Veel bestuurders blijken te denken dat het enkel noodzakelijk is een reddingsstrook te vormen wanneer een prioritair voertuig op komst is, of hebben zelfs nooit van deze verplichting gehoord. Dit ondanks de campagnes die hierover al gevoerd werden door zowel de Vlaamse overheid, als door onder andere politiediensten.

De goede werking van een reddingsstrook is uiteraard afhankelijk van de medewerking van alle bestuurders in de file. Het is daarom uitermate belangrijk dat alle bestuurders deze regel volledig onder de knie hebben en consequent toepassen bij filevorming.

Hoe evalueert u de werking van de reddingsstrook in Vlaanderen? Kunt u de conclusies van de pechverhelpers van Touring onderschrijven?

Welke inspanningen werden er reeds voorzien om de correcte werking van de reddingsstrook beter bekend te maken aan de weggebruikers? Zijn er bijkomende campagnes noodzakelijk?

Wordt het correct vormen van een reddingsstrook voldoende aangehaald tijdens de rijopleiding of tijdens de terugkommomenten?

Bent u van oordeel dat meer ervaren bestuurders via de bestaande campagnemethodes voldoende bereikt worden, in het bijzonder met betrekking tot wijzigingen in de wegcode?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Keulen, het is inderdaad zeer belangrijk dat die reddingsstroken gevormd worden. Dat is ook opgenomen in de Wegcode. Wat betreft de naleving van dit artikel in de Wegcode, kan ik alleen maar vaststellen wat ik onderweg tegenkom. Ik heb ook kennisgenomen van de conclusies van Touring. Ik heb weinig zicht op de naleving van de bepaling van de reddingsstrook.

In elk geval is het van groot belang dat de weggebruiker kennis heeft van deze regeling die sinds een jaar van kracht is. Vlaanderen heeft vooral de taak om daar de aandacht op te vestigen. Dat doen we via tal van communicatiekanalen, we hebben tal van campagnes ondersteund. Zo heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) maar ook politie en Vias de bekendmaking van de nieuwe regelgeving via tal van communicatiekanalen ter kennis gebracht. We denken aan de affiche-borden naast de snel- en gewestwegen, perscommunicaties, website, sociale media en de VMS-borden (Variable Message Signs) boven de snelwegen. Onze eigen affichecampagne heeft heel de maand oktober 2020 gelopen, toen de regelgeving pas van kracht was. We hebben die opnieuw gedaan in augustus 2021 om er zeker iedereen kennis van te geven.

Tussen 13 en 27 september is er bovendien buiten de spitsuren de boodschap 'File? Reddingsstrook vormen! www.wegenenverkeer.be/reddingsstrook' gelanceerd op de dynamische tekstborden op de gewestwegen. Dat is extra in de picture gebracht. In principe zouden we ervan kunnen uitgaan dat iedereen het weet.

Ook in het verkeersveiligheidsmagazine Kijk uit kwam het onderwerp tweemaal ter sprake. Naast deze campagnes investeer ik blijvend in educatie inzake de verkeersregels.

Er wordt tijdens de rijopleiding en zowel bij het theoretisch als het praktisch rijexamen gelet op een respectering van een reddingsstrook. Bij het terugkommoment ligt de focus op de rijattitude van de beginnende bestuurder en minder op de reddingsstrook.

We proberen sowieso zo veel mogelijk mensen kennis te laten nemen van de verkeersregels. We hebben in ons Verkeersveiligheidsplan als een van de 37 maatregelen opgenomen dat een goede kennis van de verkeersregels bij alle leeftijdscategorieën en doelgroepen een essentieel element is, en dat we die willen verhogen. Die kennis van de verkeersregels vraagt permanente aandacht.

Zo werd een week geleden de Grote Verkeersquiz gelanceerd door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Daar wordt de kennis van de reddingsstrook en de rest van de regelgeving inzake verkeer ter beschikking gesteld. Ik nodig u allemaal uit om deel te nemen aan deze verkeersquiz.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, ik wil u geen last bezorgen, ik wil ook niemand aansporen om te reageren, er worden al meer dan genoeg vragen gesteld.

Ik heb inderdaad op het terrein ook een andere ervaring dan wat pechverhelper Touring hier ophangt. Het zou kunnen dat men pas de reddingsstrook vormt op het ogenblik dat de prioritaire voertuigen in de buurt komen. Mijn ervaring is dat het zich vrij spontaan ontwikkelt. Ik ben heel benieuwd of collega's dezelfde of een andere ervaring hebben. Het heeft te maken met attitude en zelfs met burgerzin. Wees een heer of een dame in het verkeer. Zulke dingen kosten in wezen weinig inspanning. Ik heb het gevoel dat de mensen daarin mee zijn. Blijkbaar zit ik daar op een enigszins andere planeet dan Touring. Ik vraag me af of ik in mijn bevinding fout zit of dat het problematisch is.

Minister, ik heb vrede met uw antwoord. U kunt niet meer doen dan via allerlei kanalen – zelfs Kijk uit, het magazine van de federale politie rond verkeersveiligheid zit erbij – campagnes organiseren. Dat is uw actieradius en u benut die volkomen vanuit uw beleidsverantwoordelijkheid. Daar kan ik alleen maar tevreden over zijn.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): De heer Keulen vraagt het zo vriendelijk. Reddingsstroken zijn heel belangrijk. Algemene herhaling is hier de boodschap. We moeten het blijven herhalen. Er zijn al heel wat campagnes gevoerd, minister. Zeker onze elektronische borden moeten we inzetten, dat is een belangrijk instrument.

Collega Keulen, als de prioritaire voertuigen met sirenes afkomen, zal iedereen wel automatisch plaatsmaken. Als we aan bestuurders vragen of ze de reddingsstrook kennen, weet ik niet of iedereen zo goed in het examen gaat slagen. Er is nog werk aan de winkel. Blijven herhalen, denk ik.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Ik denk hetzelfde als collega Robeyns. Als de prioritaire voertuigen met voldoende lawaai komen aanrijden – ik maakte het deze morgen nog mee in de Wetstraat – gaat iedereen automatisch aan de kant. Of men het begrip kent en weet dat het zo vastgelegd is, is minder belangrijk. Als met voldoende lawaai wordt aangekondigd dat men opzij moet gaan, gebeurt dat wel.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik denk inderdaad dat de meeste mensen op de hoogte zijn dat ze moeten uitwijken wanneer er prioritaire voertuigen langskomen. Het moet ook praktisch mogelijk zijn om voldoende uit te wijken. Ik zat vorige week hier in Brussel in een tunnel in de file. Er moest een prioritair voertuig langs, maar men kan moeilijk de muur oprijden.

Minister, wordt daar bij toekomstige werkzaamheden rekening mee gehouden? Zal er voldoende ruimte zijn om uit te wijken? Worden de rijstroken bijvoorbeeld breder gemaakt zodat men te allen tijde de reddingsstrook kan vormen? Prioritaire voertuigen hebben er ook niet veel aan om in de file te staan. Als we onze infrastructuur daar een beetje aan kunnen aanpassen, zou het veel vlotter kunnen gaan.

Bart Claes (Vlaams Belang): Collega Keulen, bedankt voor de goede vragen. Ik sluit me aan bij de bevindingen van de meeste collega's. Het is een zeer goed principe, maar de discipline om de reddingsstrook – de 'Rettungsgasse' die men in

Duitsland al zeer lang kent – zit er nog niet volledig in. Bij de start van de maatregel was dat wel zo, maar uit eigen ervaring weet ik dat op plekken waar structurele files bestaan, de ring rond Brussel bijvoorbeeld, men dat veel minder doet. Als er nog sensibilisering komt, moet dat vooral daar gebeuren.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik zou mijn bevindingen ook kunnen meegeven, maar ik heb de laatste tijd zeer weinig in de file gestaan. Sensibilisering is inderdaad de opdracht, en het goede voorbeeld geven wellicht.

Ik wil hierbij wel hulde brengen aan mijn goede collega Joris Vandenbroucke die deze wet er federaal heeft doorgekregen en daar heel fier op mag zijn. We moeten er nu allemaal voor zorgen dat ze uitwerking krijgt op het terrein.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Iedereen weet inderdaad dat men aan de kant moet gaan als er een prioritair voertuig aankomt. Continu bij filevorming een reddingsstrook vormen is misschien nog niet voldoende ingeburgerd. Misschien gaat dat in sommige uithoeken van het land beter dan elders. We zullen blijven moeten inzetten op de campagnes en de bewustmaking, en uiteraard op de educatie, tot iedereen begrijpt dat men te allen tijde een reddingsstrook moet vormen, ongeacht of er een prioritair voertuig aankomt. We zullen erover waken en zelf het goede voorbeeld geven.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): U kunt misschien ook eens vragen aan de federale politie, de wegpolitie, wat hun bevindingen zijn. Het is een vraag uit de universiteit van het leven, daarmee heb ik die term ook nog eens gebruikt, die zo af en toe eens de kop opsteekt. Iedereen heeft daar meteen een beeld van. Herhaling zal waarschijnlijk de sleutel zijn tot succes en tot de 'incarnering' van dergelijke maatregel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de enquête over het respecteren van snelheidslimieten
– 152 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Voorzitter, minister, een enquête van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), uitgevoerd voor de zomer, laat zien dat een groot deel van de Vlamingen problemen heeft om zich aan de verkeerslimieten te houden. Een op drie automobilisten vergeet vaak op hun snelheid te letten. Dat cijfer verschilt naargelang het snelheidsregime en is schokkend voor de zone 30 buiten de schoolomgeving. Daar geeft 44 procent van de bestuurders aan dat ze moeite hebben om zich aan de snelheidslimiet te houden. Zelfs bij de schoolomgeving geeft 37 procent aan dat ze regelmatig te snel rijden.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht, er is wellicht iets mis met uw verbinding, u valt regelmatig weg.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ja, er zijn werken in mijn straat. Mijn excuses.

De voorzitter: Gaat u gewoon door, we zullen wel zien.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ook verontrustend is dat 38 procent van de bestuurders moeite heeft om zich aan de snelheidslimiet te houden op de autostrade. Contradictorisch is wel dat te snel rijden door de meerderheid van de automobilisten als gevaarlijk wordt ervaren en dat twee op de drie automobilisten het belangrijk vindt om de snelheidslimieten na te leven.

Deze cijfers zijn verontrustend maar verrassen niet. Minister, u gaat samen met de VSV een campagne opstarten die mensen aanmaant om zich aan de snelheidslimiet te houden. Het is een positief initiatief maar er zijn al ettelijke campagnes gevoerd rond verkeersveiligheid en snelheidslimieten. Wat volgens ons echt doorslaggevend kan zijn om eindelijk deze maatschappelijke ingesteldheid te keren, is een betere pakkans. Op Vlaams niveau worden er veel trajectcontroles geplaatst maar recent kunnen ook lokale besturen kleine inbreuken op de verkeerssnelheid handhaven.

In de commissie bleek dat de problemen juridisch nog niet helemaal uitgeklaard waren. U wist ook niet, minister, hoeveel lokale besturen dat al toepassen. Dat lijkt ons nochtans interessant als we een geïnformeerd en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid willen voeren.

Minister, weet u hoeveel en welke lokale besturen de nodige stappen hebben gezet om beperkte snelheidsovertredingen lokaal te bestraffen?

Voor het reces liet u weten dat er twee gemeenten zijn die het decretaal kader gebruiken. Hebt u al feedback ontvangen van de lokale besturen over het decretaal kader? Zo ja, welke opmerkingen werden er gegeven? Bent u op de hoogte van hoeveel GAS-boetes de gemeenten al hebben uitgeschreven voor kleine overtredingen?

Daarnaast werd al meermaals de opmerking geuit in deze commissie maar ook door de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), dat het voor kleine gemeenten administratief niet haalbaar is om het systeem in te voeren. Daarnaast is het voor hen moeilijk om buitenlandse overtreders te beboeten omdat de boete in de taal van hun land opgesteld moet worden. Gaat u kleine lokale besturen, die dat willen, ondersteunen bij het uitschrijven van GAS-boetes voor kleine snelheidsovertredingen? Een bovenlokale administratieve samenwerking op initiatief van de Vlaamse overheid kan hier misschien al een oplossing bieden.

Is er al een oplossing voor het registreren van recidivisten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Eerst en vooral, de lokale besturen zijn uiteraard niet verplicht om het gewest ervan op de hoogte te brengen of ze gebruik willen maken van GAS 5 voor snelheidsovertredingen. Ze zijn niet verplicht om ons dat te melden.

Ik lanceerde begin oktober een vragenlijst gericht aan de lokale besturen om te peilen naar de implementatiegraad van een GAS-snelheid of GAS 5 om een afweging te kunnen maken. We hebben dat begin dit jaar ingevoerd en nu willen we zien welke knelpunten er eventueel zijn, hoeveel lokale besturen het hebben doorgevoerd, en waar geremedieerd moet worden. We verwachten de antwoorden van de lokale besturen eind oktober. Nogmaals, dat is facultatief, we kunnen hen niet dwingen om daarop te reageren.

U zegt dat dit voor kleine gemeenten niet haalbaar is. We gaan het ook niet verplichten. Het is gewoon een tool. Het zijn vooral de grotere en de centrumsteden

die geneigd zijn om daarmee aan de slag te gaan. Het staat voor iedereen vrij om gebruik te maken van deze eigen handhaving. Uit de enquête willen we een en ander distilleren om daar een evaluatie aan te koppelen.

De kwestie van de recidivisten kennen we al langer en lag al op de tafel bij de introductie in februari dit jaar. Lokale besturen die GAS-snelheid implementeren, moeten het gemeentelijk sanctieregister invullen zodat we dat kunnen laten nazien op recidive.

Onder andere de Wereldbank heeft recent nog bevestigd dat campagnes een effectieve manier zijn om het aantal verkeersongevallen te verminderen. Wel zijn campagnes niet zaligmakend, zeker niet als ze alleen staan, maar moeten ze vergezeld worden van doorgedreven controles. Daarom hebben we de recente campagne 'Als je te snel rijdt, zie je minder' samen met de VSV gelanceerd. Die was gekoppeld aan de flitsmarathon van de politie. De koppeling van een campagne en een handhaving heeft altijd een grotere impact. Meten wat de meeste impact heeft, is wat moeilijker.

De VSV laat telkens een voor- en nameting uitvoeren door een extern bureau. Van de laatste campagne snelheid zullen we de evaluatie begin december ontvangen. Ik wil die gerust delen met de commissie. Zoals al meermaals gezegd, is het een en-enverhaal. Ik geloof zeker in campagnes, maar daarnaast is handhaving een heel belangrijk aspect inzake verkeersveiligheid, zeker als het op snelheid aankomt.

Ik zal het nog maar eens benadrukken: we blijven inzetten op onze trajectcontroles en snelheidscamera's ter hoogte van rode lichten.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Inderdaad, we kunnen het nieuws niet meer aanzetten of we krijgen verkeersongevallen, de cijfers blijven slecht. U herhaalt het vaak, snelheid is echt een killer. Het is een van de zwaarste killers in het verkeer. Het is contradictorisch, mensen zijn van goede wil, ze beseffen het, maar de maatregelen zijn niet altijd even efficiënt. U kunt maar op uw elan doorgaan. Het is inderdaad een en-enverhaal, dat steun ik zeker. Campagnes blijven belangrijk.

Ik vind het wel belangrijk om de lokale besturen zo veel mogelijk te steunen als ze knel zitten om de controles met GAS 5 uit te voeren. Ik denk aan kleine gemeenten, die zouden moeten op een bepaalde manier een ondersteuning krijgen als ze dat vragen om GAS 5 naar behoren uit te voeren.

Minister, moet ik een vervolgvraag stellen om de knelpunten van de lokale besturen te kennen eind oktober? Of moet ik daar langer mee wachten? Ik ben wel benieuwd om te weten hoeveel er die GAS 5 gebruiken. Wat zijn de knelpunten?

Volgt er na een tijdje een evaluatie van GAS 5? Als het zeer weinig wordt gebruikt, of enkel door de centrumsteden, dan is er toch iets fout, want er wordt op veel plaatsen vaak veel te snel gereden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Lokale besturen met vragen willen we zeker te allen tijde ondersteunen. Dat is in het verleden al meermaals gebeurd. Ook de VVSG is er nauw bij betrokken. Dat gebeurt zeker.

Wat de evaluatie betreft, zal begin november nog te vroeg zijn. Ervaring leert dat als we zo'n bevraging doen, we niet automatisch van iedereen op 29 oktober een

antwoord krijgen. Tegelijkertijd moet ik meegeven dat de mogelijkheid er is sinds de regelgeving geïntroduceerd is, namelijk 1 februari dit jaar. Voor de lokale besturen die er willen instappen of de intentie gegeven hebben om er gebruik van te maken, gaan we zelf handhavingsmateriaal en camera's aankopen. Ik vermoed veeleer dat er bij velen de intentie is, maar dat ze nu bezig zijn met de opmaak van hun beleids- en beheerscyclus (BBC), hun begrotingsinstrumenten. Ik vermoed dat ze eerder zullen aangeven dat ze al dan niet de intentie hebben om in te zetten op handhavingsmateriaal en camera's, met de boodschap om daar knowhow uit te distilleren, en dat zal dan eerder iets zijn voor begin 2022.

U zou me begin november al willen vragen hoe het hiermee staat, maar men zal sowieso ook de resultaten moeten verwerken, tenzij we geen enkel resultaat krijgen, natuurlijk, maar dat is nog eventjes afwachten. We hebben alleszins de brieven laten vertrekken naar de lokale besturen. Het departement zal sowieso verder aan de slag gaan met die resultaten.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik zal dus niet al begin november een evaluatie vragen. Ik zal een beetje mijn tijd nemen, maar ik ben wel heel benieuwd hoe dat systeem aanslaat. Dat horen we dan echter wel over een klein jaar. Dank u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het rapport van het Europees Parlement over verkeersveiligheid
– 243 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, het Europees Parlement maakte recent een rapport op met aanbevelingen voor verkeersveiligheid in het licht van de Vision Zero-doelstelling om tegen 2050 in de EU tot nul verkeersdoden te komen. Naast een nultolerantie voor alcohol en drugs pleit het Europees Parlement ook voor het invoeren van een algemeen geldende snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur in alle woonwijken en op plaatsen waar veel fietsers en voetgangers zich verplaatsen. Het Europees Parlement zegt de mogelijkheid te willen behouden om hogere snelheidslimieten te handhaven op belangrijke verbindingswegen, maar alleen als kwetsbare weggebruikers voldoende worden beschermd. Het pleit hiervoor omdat overdreven snelheid een belangrijke factor is bij 30 procent van de dodelijke ongevallen. Daarnaast stelt het ook vast dat steden en landen die een algemene snelheidslimiet van 30 kilometer per uur toepassen, een enorme daling van het aantal verkeersslachtoffers zagen. Hetzelfde effect zien we ook in Vlaanderen, bijvoorbeeld in Brugge, Gent en Brussel, waar de zone 30 redelijk veralgemeend is.

We hebben samen met Groen – mijn goede collega, zoals de heer Keulen het zou zeggen, luistert mee – al een plan op tafel gelegd om van de bebouwde kom standaard een zone 30 te maken als het niet verkeersveilig zou zijn om verschillend verkeer tussen elkaar te hebben. De bebouwde kom bestaat doorgaans vooral uit woonwijken en plaatsen waar veel voetgangers en fietsers zich verplaatsen.

Minister, u was daar geen voorstander van, maar u zult lokale besturen wel een kader aanbieden dat moet helpen om een onderbouwde beslissing te nemen om in bepaalde straten een zone 30 in te voeren. Vorige maand werd voor dit afwegingskader op input gewacht van mobiliteitsexperten, hebt u ons verteld.

Steunt u de aanbevelingen van het Europees Parlement? Welke mogelijkheden ziet u om van 30 kilometer per uur de algemene snelheidslimiet te maken binnen dorpskernen en woonwijken in Vlaanderen? Hoever staat u met het charter dat werd aangekondigd in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen? Kan het afwegingskader ook met ons worden gedeeld?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Lambrecht, dank u wel voor uw vragen. We hebben het al vaker hierover gehad in de commissie. De aanleiding is nu de aanbevelingen van het Europees Parlement. Ik denk dat u ons standpunt voldoende kent. Ik denk dat specifiek de aanbeveling van een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur in alle woonwijken en op locaties waar veel fietsers en voetgangers zich verplaatsen, een zinvolle aanbeveling is. Dat hebben wij telkens ook gezegd, maar we zeggen ook wel telkens dat het aan de lokale besturen is om te bepalen waar zij vinden dat er een zone 30 moet worden ingevoerd. U weet ook dat een bebouwde kom niet alleen bestaat uit woonwijken en plaatsen waar veel fietsers komen. Daarnaast, zeker in de buitengebieden, bevinden er zich vaak ook belangrijke verkeersaders en verkeersgebieden in de bebouwde kom. Wat ons betreft, is een weloverwogen keuze voor een gepast snelheidsregime dan ook van groot belang.

Wat die aanbeveling van het Europees Parlement betreft om de snelheidslimieten af te stemmen op het ontwerp en de vormgeving van de weg, dat is alleszins iets dat wij ook mee hebben opgenomen in ons verkeersveiligheidsplan. Dat wordt ook aanbevolen conform de 'safe system approach', die mee is opgenomen in ons verkeersveiligheidsplan. Kortom, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werkt daar al mee, in die zin dat het al werk maakt van de vergevingsgezindheid van de weg. In die zin worden de aanbevelingen van het Europees Parlement dan ook ter harte genomen.

Uiteraard moet handhaving daar ook aan gekoppeld worden, maar daar hebben we het zojuist al over gehad. Handhaving moet natuurlijk ook mogelijk zijn.

Ik moet eens te meer benadrukken dat ik niet tegen een zone 30 als dusdanig ben, absoluut niet, maar ik ben er geen voorstander van om zonder meer in alle bebouwde kommen de snelheidslimiet op 30 kilometer per uur te leggen, enerzijds vanwege het issue van de handhaving, en anderzijds gezien de grote diversiteit aan bebouwde kommen als we over heel Vlaanderen kijken. Een stedelijke context is heel anders dan onze meer rurale gebieden. Maar het staat lokale besturen vrij om een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur in te voeren, in de volledige bebouwde kom of in welbepaalde straten. Dat laat ik aan hen over, want zij hebben de meeste kennis van hun eigen gebied.

Dan kom ik bij het charter van het verkeersveiligheidsplan. We zijn dat afwegingskader volop aan het uitwerken. Eind oktober is er een afstemmingsmoment voorzien met een aantal gemeenten en met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Ik hoop dat ik tegen het einde van de maand, of toch zeker begin volgende maand, dat afwegingskader kan afkloppen en het zodoende ter beschikking kan stellen van eenieder die er gebruik van wil maken.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Het is heel goed dat dat charter en dat kader er komen. U zegt dat u het een zinvolle aanbeveling vindt van de Europese Unie. Dat brengt ons een beetje vooruit. Maar dan zegt u dat de bebouwde kom veel te groot is, dat er ook buitengebieden zijn en dat zo'n algemene zone 30 dus niet gaat. Daar ben ik het niet mee eens. Ik blijf herhalen dat het gaat om een zone 30, waar

uitzonderingen mogelijk zijn. Natuurlijk kan het dan in die buitengebieden 50 kilometer per uur blijven. Het is een beetje jammer dat we moeten blijven herhalen dat als de verkeersveiligheid gegarandeerd is, het niet 30 kilometer per uur moet zijn. Ik hoop echt dat het op een bepaalde dag toch duidelijk is, want het is niet op flessen te trekken dat het allemaal 30 kilometer per uur is.

Voor de rest kijk ik heel erg uit naar hoe dat charter eruit zal zien. Ik ga me wagen aan een kleine voorspelling, namelijk dat we deze discussie over tien jaar niet meer zullen hebben. Ik zie overal de geesten rijpen. Het heeft tijd nodig. Het is aan ons om te zeggen dat het niet zomaar overal zone 30 in de bebouwde kom is. Als het veilig kan, dan kan 50 kilometer per uur.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik dank de goede collega voor haar vraag. Minister, het zal u niet verbazen dat wij op die nagel zullen blijven kloppen. Die aanbeveling van het Europees Parlement is geen toeval, want alle verkeersdeskundigen zeggen dat dat superbelangrijk is voor de verkeersveiligheid. Ik zie u als een zeer intelligente vrouw, maar het is mij echt een raadsel waarom u en ook de collega's van de meerderheid blijven zeggen dat de gemeenten het best geplaatst zijn en dat het dus fout zou zijn om te zeggen dat we de regel van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom gaan invoeren, met de uitzondering van 50 kilometer per uur. De gemeenten behouden dan immers evenveel autonomie als vandaag. Hun beslissing is gewoon omgekeerd: in plaats van te beslissen waar het 30 kilometer per uur wordt, zullen ze moeten beslissen waar 50 kilometer per uur kan. Maar op zich blijft die autonomie behouden. Bon, dat is een debat waarover we het vandaag waarschijnlijk niet eens zullen raken.

Ik wil u nog een zeer concrete vraag stellen. U hebt altijd gezegd dat gemeentebesturen het terrein het best kennen en dat als zij 30 kilometer per uur willen invoeren, we dat moeten doen vanuit de Vlaamse overheid. Ik ken twee gemeentebesturen, het gemeentebestuur van Nijlen, een veeleer landelijke gemeente, en het gemeentebestuur van Leuven, waar de schepenen van Mobiliteit zeggen: 'Wij stellen die vraag aan de Vlaamse overheid, maar men zegt ons 'neen'.' Dan stel ik mij wel de vraag waar dat riedeltje van de lokale autonomie toe leidt. Want blijkbaar is het niet zo dat, als men beslissingen wil nemen richting zone 30, men gelijk krijgt van de Vlaamse overheid. Ik hoop dat u contact opneemt met uw administratie en heel duidelijk maakt dat de gemeentelijke autonomie daar moet spelen en dat er effectief naar 30 kilometer per uur moet worden gegaan, in het belang van de verkeersveiligheid.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Collega Lambrecht, collega Bex, verkeersveiligheid is een topprioriteit, niet alleen voor u, niet alleen voor de minister, maar voor alle leden van de commissie en voor alle lokale besturen. We hebben dat debat hier nu al herhaaldelijk gevoerd. Wij vinden vanuit de meerderheid dat de lokale besturen het best geplaatst zijn om al dan niet een zone 30 in te voeren. Wij blijven daarbij. Wij hebben onze standpunten daarover al duidelijk uiteengezet. De lokale bevoegdheid is wat ons betreft het best geplaatst om te bepalen waar welke snelheidsbeperking moet worden ingevoerd. Het debat is twee keer gevoerd, en nu een derde keer. Ik denk dat het nu wel welletjes geweest is.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, het is inderdaad een interessant rapport. Het zijn ook twee interessante elementen die collega Lambrecht hier aanhaalt. Ik denk dat we de zone 30 in de bebouwde kom hier niet nog eens ter discussie moeten leggen. De standpunten van de verschillende partijen zijn duidelijk. Het is

al genoeg besproken in de commissie, en ook in de plenaire vergadering werden de standpunten duidelijk naar voren gebracht.

Wat wel interessant is, is dat als er een snelheidsbeperking zou worden opgelegd, er beter moet worden afgestemd op het ontwerp en de vormgeving van de weg. Want wat voor zin heeft het om de snelheid te verlagen, als je een brede baan hebt en je maar 30 kilometer per uur mag rijden? Ik denk dat er nog heel veel ingrepen mogelijk zijn op het vlak van infrastructuur, om het gewoon gemakkelijker te maken om die snelheid af te remmen. Daarom is mijn vraag om, op het vlak van de wegindeling, als er wegversmallingen zijn, daar een uniformiteit in te steken.

Collega Lambrecht heeft het ook gehad over alcohol en drugs. Ik denk dat het momenteel niet echt zin heeft om een nultolerantie op te leggen, zolang er geen goede handhaving is. Ik rijd ondertussen al bijna veertig jaar met de auto, en ik ben twee keer gecontroleerd bij een BOB-controle. Ik denk dus dat er daar nog veel meer handhaving nodig is om de huidige promillelimieten toe te passen. De vraag is dus, minister, om aan uw federale collega te vragen om meer gerichte controles te doen in functie van de handhaving van drugs en alcohol.

Ik vraag mij ook af of er studies zijn die aangeven of er veel ongevallen gebeuren met chauffeurs die 0,1 of 0,5 promille in hun bloed hebben. Iedereen spreekt over die 0,5 promille, maar zijn er studies die aantonen dat 0,1 tot 0,5 promille in je bloed hebben als chauffeur, daadwerkelijk ook tot meer ongevallen leidt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voor dat laatste moet ik verwijzen naar de statistieken van de federale overheid, mevrouw Fournier. Ik weet niet of zij daar ook de opdeling maken tussen 0,1 en 0,5 promille. Dat zou ik moeten navragen. Alleszins krijgen we wel die cijfers van de federale overheidsdiensten ter beschikking. Dat zullen we dus moeten nakijken.

Collega's, de aanbeveling van het Europees Parlement om de snelheidslimiet af te stemmen op het ontwerp en de vormgeving van de weg, is doorslaggevend. Ik blijf ook herhalen dat de subsidiariteit daar ten volle moet spelen. Ik geef u graag het voorbeeld van de stad Hasselt, de provinciehoofdstad in mijn regio. De stad Hasselt heeft beslist om binnen de kleine ring geen zone 30 in te voeren, maar er een woonerf van te maken en er dus zelfs een zone 20 in te voeren. Ik vind dat zij dat moeten kunnen. Zij zijn het best geplaatst om de afweging te maken tussen een zone 20, een zone 30 en een zone 50.

Mijnheer Bex, u zegt mij dat het Agentschap Wegen en Verkeer niet wil ingaan op welbepaalde vragen van lokale besturen. U mag mij dat altijd bezorgen via e-mail of eender hoe. Want wij zeggen natuurlijk ook tegen het Agentschap Wegen en Verkeer – ik zeg dat niet alleen hier in de commissie – dat lokale besturen hun grondgebied het best kennen en dat als zij de afweging maken dat her en der een zone 30, ook al is het op een gewestweg, het meest aangewezen is, we dat ook moeten honoreren.

Ik kan u verzekeren dat er heel wat gewestwegen zijn waar er een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur is, en ik wil er zeker ook nog andere invoeren, als dat ter sprake komt. Nogmaals, ik ben niet tegen een zone 30 als dusdanig, maar ík ga niet bepalen dat de hele bebouwde kom overal een zone 30 moet zijn. Ik heb het al meermaals gezegd: de subsidiariteit geldt daar ten volle.

Mevrouw Fournier heeft ook al duidelijk gezegd dat alles staat of valt met handhaving, zowel inzake alcohol en drugs als inzake snelheid. Wat baat het dat we overal een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur invoeren als de inrichting van de weg niet uitnodigt om die snelheidslimiet te respecteren en als er geen handhaving aan

gekoppeld is? Dan zouden we eigenlijk in het ijle aan het werken zijn, en dat zou niet goed zijn.

Daarom werk ik volop aan dat afwegingskader. Ik verzeker u dat dat geen dik boek zal worden. Het zal geen enorme dienstorder of richtlijn worden. Het gaat om een beknopt afwegingskader aan de hand waarvan men kan beslissen of een bepaalde weg of inrichting al dan niet geschikt is voor een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Het is dus eigenlijk een handig handvat. Het is ook mee gecheckt door een aantal mobiliteitsexperten. Ik hoop dat eenieder die het wil straks goed gebruik zal kunnen maken van dat afwegingskader om al dan niet een zone 30 of andere snelheidsbeperkende maatregelen, zoals fietsstraten, in te voeren.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, bedankt voor alle antwoorden, maar vooral voor de zin: 'Ik ben niet tegen zone 30; ik ben tegen een algemene zone 30 in de bebouwde kom.' Ik herhaal dat het niet overal zone 30 moet zijn in de bebouwde kom. Als het verkeersveilig kan, dan is het 50 kilometer per uur. We zullen dat moeten blijven herhalen, maar ooit zal het wel lukken.

Tegen de collega die stelt dat het welletjes is geweest om zone 30 te vragen, wil ik zeggen dat het voor mij niet 'welletjes' is en dat het voor mij ook nooit 'welletjes' zal zijn zolang er verkeersslachtoffers vallen. Zolang de cijfers ons gelijk geven, zal het niet 'welletjes' zijn.

Deze vraag is dus wel degelijk actueel, want er was alweer een nieuw rapport van het Europees Parlement – toch niet de eerste de beste organisatie – waarin ook voor die zone 30 wordt gepleit. Wij gaan dus cijfers blijven verzamelen en wij gaan het dus blijven herhalen.

We zullen er samen nog eens een op kunnen drinken, denk ik. Niet-alcoholisch, wel te verstaan, want in tegenstelling tot wat de collega zegt, vind ik dat er een nultolerantie inzake drankgebruik moet zijn. Rijden en drinken gaan niet samen, maar dat is weer een ander debat.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Meyrem Almaci aan Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen voor een themapark naast de luchthaven van Deurne – 285 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Almaci heeft het woord.

Meyrem Almaci (Groen): Minister, het gaat hier om een dossier dat tot de verbeelding spreekt, en waar ook al heel wat commotie over is geweest in Deurne en de omliggende gemeenten. U weet dat de luchthaven van Deurne een omstreden luchthaven is, die het afgelopen decennium structureel verlieslatend is geweest, en die een doorn in het oog is van heel wat inwoners, voornamelijk vanwege de overlast.

Dat werd onlangs nog maar eens pijnlijk duidelijk toen het openbaar onderzoek voor een eeuwigdurende omgevingsvergunning duizenden bezwaren opleverde, en dat in volle vakantieperiode. Het is niet toevallig dat ervoor werd gekozen om dat te doen in een periode dat veel mensen op vakantie zijn, maar desondanks zijn er toch duizenden bezwaarschriften binnengekomen, onder andere in verband met de

bouwmisdrijven die er daar vandaag nog bestaan. Naast al die bezwaren kwamen er ook negatieve adviezen, waaronder ook die van het Departement Omgeving en van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB).

Minister, ik stel deze vraag vandaag aan u. Eigenlijk gaat het om twee vragen. Een ervan was gericht aan minister Demir, en de andere was aan u gericht. Het Agentschap voor Natuur en Bos valt natuurlijk onder de bevoegdheid van uw collega, maar ook zij hebben bezwaren opgeworpen waar men niet zomaar naast kan fietsen. Het debat over de eeuwigdurende vergunning is dus nog lang niet afgelopen. De bestaande milieuvergunning verloopt in 2024.

Terwijl die debatten bezig zijn, hebben we via de pers vernomen dat de Vlaamse Regering een themapark overweegt vlak bij de omstreden luchthaven. Ze doet dat eigenlijk omdat het originele plan, de kmo-ontwikkeling, niet kan plaatsvinden vanwege de verkeersdruk die dat met zich zou meebrengen. En dan wordt het wel bizar. Want als je natuurlijk zegt dat de kmo-ontwikkeling niet kan plaatsvinden vanwege de verkeersdruk, maar er wordt wel een themapark overwogen, dan brengt dat wel onrust bij de omwonenden. Die vragen zich af hoe het kan dat wat in het ene geval een argument is om iets af te voeren, in het andere geval blijkbaar geen tegenargument is om een ballonnetje op te laten. Ik hoop dat het een ballonnetje is dat snel leegloopt.

Minister, ik heb een aantal vragen. Het is zo dat er een kosten-batenanalyse en een toekomstvisie voor de regionale luchthavens in Vlaanderen wordt opgemaakt. Mijn vraag is wat de stand van zaken daarvan is. De vraag is ook, in het kader van dit dossier, waarom we dat niet afwachten. Waarom wordt niet afgewacht wat de resultaten daarvan zijn, vooraleer we verdere stappen nemen, specifiek in de ontwikkeling van de omgeving rond de luchthaven van Deurne?

Ik stel die vraag heel eenvoudig omdat bijvoorbeeld in Nederland, in Maastricht, ook een kosten-batenoefening wordt gedaan waar geen taboes zijn. Daar is bijvoorbeeld ook de sluiting van die regionale luchthaven een van de elementen waar men over nadenkt. Bij ons is de oefening nog niet afgerond, maar eigenlijk worden er al ballonnetjes opgelaten die een zekere vooringenomenheid tonen wat betreft die kosten-batenanalyse.

Een tweede punt heeft betrekking op de vraag die ik eigenlijk in mijn inleiding al opperde. Als het idee van een themapark naar boven komt, heeft men dan eigenlijk al een verkeersstudie gedaan naar de impact van dat themapark op die plek? Hoe zal men voorkomen dat er extra autoverkeer wordt gegenereerd? Ik stel die vraag niet toevallig. Tussen het indienen van deze vraag en het moment dat ik ze kan stellen, is er vanuit het gemeentebestuur van Borsbeek een waarschuwingsbrief vertrokken naar uw kabinet, net met betrekking tot hun vrees voor een verkeersinfarct ter plaatse. Dat heeft men gecommuniceerd aan de pers, het medium waarlangs wij het idee van het themapark ook hebben vernomen. Dus vanuit dat bestuur heeft men u een brief gestuurd. Hoe zult u voorkomen dat dit extra autoverkeer zal genereren op een reeds verzadigde R11 en de ruime omgeving?

Ik woon daar op een steenworp vandaan, ik kan er te voet naartoe. Ik heb een beetje zicht op hoe de ontsluiting op dit moment voor het openbaar vervoer eruitziet. Maar ik ga toch de vraag stellen: hoe ziet volgens u die ontsluiting voor het openbaar vervoer er op dit moment uit in die omgeving? En hoe ziet u dat in het kader van dit plan? Ik ben daar enorm benieuwd naar, want in Zurenborg, waar ik vroeger woonde, en waar de huidige stelplaats van de lijn is, bestaat het idee om die stelplaats te verhuizen naar die locatie. Ik ben bijzonder benieuwd hoe u dat ziet, zeker in combinatie met de vraag naar financiering van de heraanleg van de kruispunten van de R11 met de Herentalsebaan en de R11 met de De Robianostraat.

Gezien de waarschuwingsbrief moet ik toch ook de vraag stellen hoe het overleg met de omliggende gemeentes gebeurt, en met de buurtbewoners, over de invulling van dit terrein, specifiek over de nieuwe stelplaats en het gestelde themapark, en de effecten die dit met zich zal meebrengen over de circulatie in hun wijken en hun gemeenten.

Ik heb ook mogen vernemen dat dat een idee is dat al langer leefde. Dus je kunt de heer Schoepen dat absoluut niet kwalijk nemen, integendeel. Als ondernemer heeft hij al lang een idee om een themapark rond luchtvaart te maken, en nu wordt dat idee, dat al langer bestaat, gekoppeld aan de ontwikkeling van de luchthaven van Deurne. Maar in hoeverre zijn die volgens u verzoenbaar met de eisen of de omgeving zoals ze op dit moment bestaat? En dan wil ik meer bepaald verwijzen naar iets waar we in het verleden met Groen al veel aandacht voor hebben gevraagd, en dat is die Habitatrichtlijn die er is met betrekking tot het fort van Borsbeek.

Ik heb daarnet al even verwezen naar het dossier met de aanvraag voor de eeuwigdurende vergunning, en de problematiek van een aantal bouwmisdrijven uit het omgevingsvergunningsdossier van de busstelplaats die men plant in de nabijheid van de luchthaven. Daarbij blijkt dat ook die busstelplaats de grens met de luchthaventerreinen zou overschrijden, en dus ook het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) zou overtreden. Zult u erover waken dat de afbakeningen en de voorschriften uit het GRUP nauwgezet worden opgevolgd? En wat betekent dat dan voor de plannen met onder andere die busstelplaats, de luchthaventerreinen en het themapark?

En ten slotte, welke formele stappen zijn er eigenlijk nog gepland om die recreatieve invulling op die plannen te voorzien? Zult u een milieueffectenrapport maken?

Ik stel u een hele reeks vragen, minister, niet alleen omdat het eigenlijk twee vragen in een zijn – een vraag aan minister Demir, die u ook mee zult beantwoorden – maar ook omdat er een grote ongerustheid is.

Al ettelijke jaren, meer dan een decennium al, vraagt de buurt dat er met die luchthaven iets anders wordt gedaan. De buurt is, zeker na corona, vragende partij om dat te ontwikkelen tot een park. De luchthaven zelf, het terrein van de luchthaven heeft ook …

De voorzitter: Collega, ik ga u wel moeten vragen om stilaan af te ronden.

Meyrem Almaci (Groen): Ik rond af.

Het terrein van de luchthaven zelf heeft ook de nabestemming ‘park’. De buurt vraagt zich dus af of dit in hoofde van de Vlaamse Regering eigenlijk nog wel een optie is. Dat is de vraag waarmee ik wil afsluiten. Kunt u bevestigen of de nabestemming van de luchthaven als park een oprechte optie is van deze Vlaamse Regering?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Almaci, dank u wel voor uw vraag en uiteraard ook welkom in deze commissie.

U hebt heel wat vragen gesteld en ik zal er punctueel op antwoorden. Ik denk wel – ik heb in de pers ook het een en ander gelezen – dat sommigen voorbarige conclusies trekken in dit dossier. Daar wil ik zeker duidelijkheid in scheppen.

Wat de kosten-batenanalyse en de toekomstvisie voor de regionale luchthavens betreft: het was mee opgenomen in ons regeerakkoord dat er inderdaad een toekomstvisie zou moeten worden opgemaakt voor de Vlaamse regionale luchthavens.

Om hiertoe te komen maken we eerst een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De opdracht voor deze MKBA is gegeven. De opstartvergadering – we zitten nog maar in de opstartfase – vond plaats op 23 september 2021.

Naast de Luchthaven Antwerpen bevindt zich een zone die in het GRUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen' is bestemd als zone voor stedelijke ontwikkeling. Deze zone maakt geen deel uit van de Luchthaven Antwerpen en wordt dan ook niet meegenomen in de MKBA en de visienota. Die hebben louter en alleen betrekking op de luchthaven zelf.

In het GRUP is voorzien dat De Lijn op het terrein het dichtst bij de luchthaven 3 hectare zal aanwenden voor de realisatie van een nieuwe stelplaats. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal voorts een marktbevraging lanceren voor de ontwikkeling van een recreatiezone van 5 hectare en een kmo-zone van 3,6 hectare. Dat is dus allemaal conform het GRUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen'. Al deze ontwikkelingen staan los van de MKBA.

U vraagt of er al een verkeersstudie is opgemaakt voor een themapark. Neen, zo ver zijn we nog helemaal niet. Vandaag is het nog niet mogelijk om een gedetailleerde verkeersstudie op te maken. De marktbevraging moet nog gebeuren om na te gaan hoe de kmo-zone en recreatiezone mogelijk ingevuld kunnen worden. Zolang we niet weten welke ontwikkelingen en welke projecten er al dan niet kunnen komen, kunnen we de eventuele verkeersissues niet gaan bepalen.

In de marktbevraging die is gelanceerd, wordt opgelegd dat de ontwikkelaars maximaal moeten inzetten op zacht en openbaar vervoer. Dat moet dus meegenomen worden door potentiële intekenaars. Ze moeten de mobiliteitsimpact ten volle in kaart brengen.

Hoe ziet de huidige ontsluiting van dit gebied met openbaar vervoer eruit? Voor de ontwikkeling van die twee gebieden moet men, zoals reeds gezegd, maximaal inspelen op zacht en openbaar vervoer. Tevens stelt de marktbevraging dat het bedrijventerrein zich moet richten op de fietsostrade die langs deze site loopt. Op de R11 is er ter hoogte van de site een bushalte. Dat zult u zelf beter weten dan ik. De concrete uitwerking is voor later.

Dan kom ik bij de heraanleg van de kruispunten R11-Herentalsebaan en R11-De Robianostraat. De heraanleg van de kruispunten R11-Herentalsebaan en R11-De Robianostraat is op dit ogenblik nog niet voorzien. De heraanleg van die kruispunten maakt ook geen deel uit van dit dossier.

Wat het overleg met de omliggende gemeentes betreft: voor het overleg met de lokale besturen werd een ambtelijke werkgroep ingericht. De vooropgestelde ontwikkeling werd hier uitgebreid toegelicht. Zodra er op basis van de marktbevraging concrete plannen of projecten op tafel komen te liggen, zullen de ontwikkelaars deze binnen die ambtelijke werkgroep voorleggen en zodoende terugkoppelen met de lokale besturen.

Dan kom ik tot uw vraag over de onderhandelingen met Jack Schoepen. Ik heb dat ook gelezen in de krant, maar sommigen houden hun wensen in dezen misschien voor werkelijkheid. De marktbevraging als dusdanig moet nog worden gelanceerd. Er werd nog geen enkele kandidatuur ingediend, van wie dan ook, en er worden nog geen onderhandelingen gevoerd. Laat dat heel duidelijk zijn. De marktbevraging zal gelanceerd worden en zal in alle objectiviteit gevoerd worden. Er zal zeker geen voorafname gebeuren ten aanzien van wie of wat dan ook.

Wat betreft de omgevingsvergunning voor de busstelplaats: de afbakening en voorschriften uit het GRUP zijn gekend en moeten uiteraard gerespecteerd worden. Dat geldt voor iedereen die een ontwikkeling wil voorzien op die site, ook voor onze

eigen administraties of De Lijn. Momenteel loopt het openbaar onderzoek over het omgevingsvergunningsdossier voor de stelplaats van De Lijn, nog tot 26 oktober. Zonder termijnverlening wordt er een beslissing genomen uiterlijk op 16 maart 2022. Ik ga ervan uit dat collega Demir zich bij haar beslissing dan zal buigen over het dossier en zal nagaan of de voorschriften van het GRUP gerespecteerd zijn.

Wat de recreatieve invulling betreft, zal eerst de marktraadpleging gepubliceerd moeten worden. Deze marktbevraging zal bestaan uit twee percelen: de 5 hectare recreatiegebied en de 3,6 hectare kmo-zone. Die bevraging wordt eerst gepubliceerd, dan zullen de offertes geanalyseerd worden en daarna kan er al dan niet een onderhandeling plaatsvinden. Daarna wordt een keuze gemaakt op basis van welk voorstel het beste scoort op alle selectiecriteria. Uiteraard moeten de potentiële ontwikkelaars dan nog een omgevingsvergunning aanvragen. Het is dus niet zo dat er morgen al volop ontwikkeld zal worden; er dient nog het een en ander te gebeuren.

Ik denk, mevrouw Almaci, dat ik even verrast was als u en vele anderen door wat we in sommige kranten konden lezen.

De voorzitter: Mevrouw Almaci heeft het woord.

Meyrem Almaci (Groen): Bedankt voor het omstandige antwoord, minister. Het was inderdaad een resem vragen, maar het brengt wel duidelijkheid. Het brengt duidelijkheid, maar tegelijkertijd zijn er een aantal zaken die hierdoor nog moeilijker te begrijpen zijn.

U geeft zelf aan dat de opstartvergadering voor de MKBA en de toekomstvisie nog maar net plaatsgevonden heeft, een drietal weken geleden, op 23 september. Nog voor duidelijk is wat de toekomst van de luchthaven zelf zal zijn, wordt er al gesproken over en onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van wat ernaast ligt. Dat is natuurlijk de ongerustheid van de buurt. Dat is ook de reden waarom zij vragen of het eigenlijk wel – en ik geef toe dat ik die vraag niet had opgeschreven, maar het is wel een belangrijke vraag – een mogelijkheid is om die luchthaven te sluiten en daar de nabestemming ‘park’ te realiseren, in hoofde van de Vlaamse Regering. Als u een nabestemming ‘park’ gaat realiseren, wordt de manier waarop de rest wordt ontwikkeld, natuurlijk wel heel belangrijk.

Nu dreigt u de kar voor het paard te spannen, dus mijn concrete vraag aan u is: welke garanties kunt u de buurt geven dat de kar niet voor het paard gespannen wordt? Stel je voor dat we in Deurne zouden doen wat in Berlijn is gebeurd met Tempelhof: van een oude luchthaven een park maken, een recreatief gebied, een plaats voor stilte en spelen. Ik nodig u uit om in die omgeving met mij eens een fietstocht of wandeling te maken: ongelooflijk veel volk rond het fort van Borsbeek. Dat is wat men daar wil verlengen. Maar als daar een themapark of een ander type ontwikkeling, met een ander effect, naast komt, dan gaat heel de bedoeling van zo’n park natuurlijk verloren. Mijn oproep is dus dat de Vlaamse Regering de volgorde omdraait. Men zou eerst moeten zeggen wat de plannen zijn met de regionale luchthaven, om daarna pas te praten over wat daarrond zou kunnen gebeuren. Anders dreigt u met een visie te eindigen die helemaal niet coherent is. Dat is een heel concrete vraag: die nabestemming ‘park’, is die ergens meegenomen?

Dan heb ik nog een tweede vraag. Ik ben blij dat u aangeeft dat men niet te hard van stapel moet lopen, maar er is toch ook wel die waarschuwingsbrief geweest. De impact op het verkeer in de omgeving is toch wel een grote bezorgdheid, niet alleen van de omwonenden, maar ook van omliggende gemeenten. Mijn vraag was heel concreet of u iets kon vertellen over die waarschuwingsbrief. Ik heb ook alleen maar de stand van zaken in de pers gelezen. Ik heb u horen zeggen dat er een ambtelijke werkgroep zou komen die moet terugkoppelen. Maar kunt u wat meer uitleg geven rond die brief?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): We hebben net de duidelijke antistem van mevrouw Almaci gehoord. Dat is natuurlijk niet nieuw: we kennen uw standpunt, of dat van Groen, al langer. In het verleden was het: "De luchthaven van Deurne is niet rendabel." En als de luchthaven dan een poging doet om meer rendabel te worden, is het ook niet goed, want dan zijn er meer vluchten.

Ik ben in tegenstelling tot de voorgaande spreker wel een fan van die luchthaven, en samen met mij zeer veel mensen. Mensen in de buurt zijn bezorgd – begrijpelijk – en willen dat die luchthaven binnen de milieuvergunning opereert. Dat is terecht. Er wordt heel nauwlettend toegekeken op het aantal bewegingen en het geluidskader. Dat is niet meer dan terecht en ik deel de bezorgdheden van de buren. Maar meer dan 50 procent van die Antwerpenaren – een bevraging heeft dat ook aangetoond – is ook fan van die luchthaven. Af en toe wordt wel eens vergeten dat die luchthaven een meerwaarde heeft, niet in het minst ook voor de zakenwereld in en rond Antwerpen.

Ik heb een heel korte bijkomende vraag, minister. Er is in het verleden ook altijd gesproken over een mogelijk betere ontsluiting via een spoorwegstation. Ik weet dat u niet bevoegd bent voor het spoor, al mag dat voor mij gerust naar Vlaanderen komen, maar hebt u weet van verdere gesprekken daarover? Is het technisch mogelijk om zo'n spoorwegstation te bouwen ter hoogte van de luchthaven en het eventuele toekomstige themapark, dat natuurlijk nog helemaal bekeken en onderzocht moet worden? Het zou namelijk heel goed zijn om een treinverbinding te hebben tussen Brussel-Centraal, Zaventem, Luchthaven Antwerpen, Antwerpen-Berchem. Is dat mogelijk, aanvullend op de regionale vervoersmodi die u wel in handen hebt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen, collega's, weliswaar uit tegengestelde hoeken.

Voor alle duidelijkheid: we hebben enerzijds de luchthaven. Die luchthaven ligt daar en op dat vlak houd ik mij aan wat wij daarover in ons regeerakkoord hebben opgenomen: een toekomstvisie voor onze regionale luchthavens en voorafgaandelijk aan die toekomstvisie een MKBA bestellen om na te gaan waar we naartoe gaan met onze luchthavens. Daaromtrent heeft de opstartvergadering recentelijk plaatsgevonden. Dat is het verhaal van de luchthaven.

Daarnaast hebben we dat GRUP 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen'. Dat is een GRUP dat ook een juridische basis heeft. Ik kan nu – en u mag dat ook niet van mij vragen, mevrouw Almaci – niet zeggen dat dat GRUP geen waarde heeft, dat de juridische basis die gelegd is voor heel die site, met de kmo-zone, de recreatiezone en de stelplaats van De Lijn 'on hold' moet worden gezet tot we een toekomstvisie hebben. Ik denk dat dat de omgekeerde wereld is. Er is een GRUP. Dat heeft juridische gevolgen. Op basis van dat GRUP kan er een invulling gebeuren. Dat is de stand van zaken op dit ogenblik: de invulling van het GRUP, uiteraard rekening houdende met alle voorwaarden die daarin zijn opgenomen, zeker wat mobiliteit betreft. Tegelijkertijd zal men al die voorwaarden moeten respecteren. Als men een van die gebieden straks op de een of andere manier wil ontwikkelen – of het nu De Lijn of een private speler is –, zal men dat moeten doen conform de regels die opgelegd worden binnen de omgevings- en milieuregelgeving.

Wat dat betreft kan ik u dus niet meer vertellen dan de feiten vandaag: een gewestelijk RUP en een omgevingsvergunningsprocedure die op dit moment lopende is voor een stelplaats van De Lijn, waarvoor het openbaar onderzoek op dit moment loopt.

Dan is er de waarschuwing van de gemeente Borsbeek: daaromtrent moet ik u het antwoord even schuldig blijven. Het zou kunnen zijn dat die brief inmiddels is toegekomen en we zullen die ook bekijken. Maar zoals ik al zei, worden de omliggende gemeenten betrokken via die ambtelijke werkgroep en zal de gemeente Borsbeek toekomstgericht, als het een en ander duidelijk is geworden, betrokken worden.

Mevrouw De Ridder, u stelde een vraag over een betere ontsluiting, onder andere via het spoor. U weet dat ik op dit moment niet bevoegd ben voor een spoorontsluiting. Ik denk ook dat ik wat die vraag betreft, het antwoord wat schuldig moet blijven en moet verwijzen naar wat ik al heb gezegd: we hebben een GRUP en een juridische basis en daarnaast hebben we een onderzoek omtrent de toekomstvisie van de luchthaven van Deurne. De toekomst zal meer duidelijkheid scheppen, maar op dit moment heb ik geen zicht op een technische mogelijkheid voor de aanleg van een treinstation of extra ontsluiting – En evenmin voor de aanleg van een park, zoals andere mensen willen.

Het is nog even afwachten, maar de elementen van het GRUP moeten we uiteraard respecteren. En de stelplaats in Zurenborg, daar moeten we ook echt iets aan doen.

De voorzitter: Mevrouw Almaci heeft het woord.

Meyrem Almaci (Groen): Minister, ik dank u echt voor uw omstandige antwoord, maar ik heb daarnet gezegd wat het probleem is, als je begint met het ene, terwijl de visie over het andere nog niet duidelijk is. Ik ga u meteen aangeven wat het probleem is. Het is duidelijk dat men voor die kmo-zone al twintig jaar naar een bepaalde invulling zoekt. Daardoor wordt het nu ook voor een stuk busstelplaats en voor een stuk themapark. De zone naast de luchthaven zou moeten worden ontwikkeld binnen de juiste perimeter.

Maar om u één voorbeeld te geven van het gebrek aan coherentie en onzorgvuldig bestuur: op dit moment wordt er met de busstelplaats al een stuk luchthaventerrein ingepikt. Er worden namelijk twee voetbalvelden, een hectare, ingepikt voor die herbestemming voor busstelplaatsen. Dus u kunt heel goed begrijpen waarom dat de buurt verdeelt. Daarna heeft mevrouw De Ridder dat ook heel duidelijk aangegeven: dit is een thema dat Antwerpen verdeelt, specifiek rond die luchthaven. Maar als dit nu al gebeurt, voordat je weet wat er met de luchthaven gaat gebeuren, dan is dat geen goed bestuur.

Ik sluit af. Het is daarnet door mevrouw De Ridder bevestigd: dit is een structureel verlieslatende luchthaven. Er worden nu beslissingen genomen over alles rond die luchthaven, en daarvoor wordt ook een stuk van de luchthaven ingepikt, en dus mogelijk ook van een toekomstig park. Ik vraag dus echt aan de Vlaamse Regering om niet meer op deze manier te werken, want dat maakt de toekomstige ontwikkeling alleen maar moeilijker. Deze tactiek van voldongen feiten is niet hoe we te werk moeten gaan. U doet dingen die u van een burger niet zou pikken, en het kan niet anders dan dat wij dat hier in dit parlement moeten aanklagen. Van een gewone burger zouden we dit niet laten passeren, dus zou het hier ook niet mogen passeren.

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 gevaar van de dode hoek bij vrachtwagens
– 302 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, naar aanleiding van het rapport van Vias, dat hier al een aantal keren ter sprake is gekomen, hadden we in september in deze commissie een discussie over het stijgend aantal verkeersslachtoffers. Er kwamen verschillende maatregelen aan bod, maar een ervan was toch bijzonder. U verwees naar een school in Lanaken waar u op bezoek was, en waar de school in samenwerking met de transportsector de kinderen in een intense les bijbracht wat de dode hoek juist betekent voor hun veiligheid in de nabijheid van vrachtwagens.

Veel scholen zetten in op bewustmaking van het gevaar van de dode hoek in het verkeer. Voor veel kinderen blijft de dode hoek echter moeilijk te begrijpen, tot ze uiteindelijk in een vrachtwagen zitten en zien dat ze effectief niet zichtbaar zijn voor de chauffeur. Terecht wordt hier dus veel op ingezet en dat blijft ook in de toekomst nodig. Toch is het niet zo dat alleen de scholen aandacht hebben voor deze problematiek. Zo zie ik steeds meer vrachtwagens rijden met duidelijke rood-gele stickers en de opdruk 'angles morts'. Ze vallen direct op en zijn een goed signaal voor de zwakke weggebruikers.

Die stickers zijn sinds 1 januari 2021 verplicht in Frankrijk. Ze moeten andere weggebruikers duidelijk maken dat er een gevaar is. Deze verplichting geldt voor alle voertuigen boven 3,5 ton. De dodehoekstickers dienen zowel op de zijkanten als op de achterkant van het voertuig aangebracht te worden. Belangrijk is dat de verplichting ook geldt voor voertuigen met een niet-Frans kenteken, wat maakt dat we deze stickers ook steeds meer zien opduiken op onze wegen. Vandaag zie je al heel wat Belgische vrachtwagens met een dergelijke sticker rondrijden, want zodra je over de grens komt, heb je deze sticker nodig.

Het moet gezegd: ik vind dit een duidelijk en zichtbaar symbool. Daarom had ik graag geweten wat u van deze stickers vindt, minister. Bent u van plan een gelijkaardig initiatief uit te rollen in Vlaanderen?

Welke extra maatregelen zult u nemen voor de aanpak van het gevaar van de dode hoek bij vrachtwagens?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Inderdaad, die speciale dodehoekstickers worden in Frankrijk verplicht voor alle voertuigen boven 3,5 ton. Nu, ik denk dat het beter zou zijn dat we voor de verplichting daarvan een Europese aanpak hebben, een homogene regeling. Want als we straks iedereen in de eigen taal stickers laten lanceren, dan komt dat niet alles ten goede. Straks gaat men ook nog verlangen dat, wanneer men door Duits gebied rijdt, men dan een Duitstalige sticker moet hebben, en in Nederland of Vlaanderen een Nederlandstalige sticker. Ik denk dat dat allemaal heel complex zou worden, en op den duur zouden onze vrachtwagens, die veel internationaal rijden, een massa stickers op hun vrachtwagen hebben. In die zin lijkt het mij niet zo'n goede zaak om dat vanuit één land te verplichten, die stickers. Ik denk wel dat er een meer homogene regeling uitgewerkt zou moeten worden.

Anderzijds is alles wat mensen alert maakt over de dode hoek een goede zaak. Ik ben inderdaad in Lanaken een bezoek gaan brengen bij een transportbedrijf – ik geloof dat het Gobo was – en ik moet zeggen dat het heel lovenswaardig was hoe men de kinderen van de lagere school erop attendeert dat een vrachtwagen je helemaal niet kan zien wanneer men specifiek in die dode hoek zit. Dus ik denk dat het heel goed is dat we daar qua educatie volop op inzetten. En dat is ook wat in ons Verkeersveiligheidsplan effectief is opgenomen.

We willen sowieso het aantal dodehoekongevallen verminderen, ten eerste door specifieke maatregelen: prioriteit geven aan conflictvrije en slimme lichtenregeling, maar ook de uitbreiding van het aantal gevleugelde zebrapaden, omdat dat de verkeersveiligheid en de dodehoekproblematiek ten goede komt. Daarnaast hebben we ook een overkoepelende maatregel voorzien in ons Verkeersveiligheidsplan rond de dode hoek, waarbij verkeerseducatie heel belangrijk is: we geven lessen rond de gevaren van de dode hoek. Dat zijn zowel lessen bij de derde graad in het onderwijs als lessen bij en samen met de transportsector, ook in het kader van de nascholing vakbekwaamheid. Ook het correct afstellen is uiteraard belangrijk. We hebben op verschillende locaties van die afstelplaatsen voor spiegels. En onder andere via de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) en de verdere uitrol van de Safe 2.0-plannen wordt een analyse uitgevoerd met een aantal lokale experts en actoren, om te bekijken hoe men kan inzetten op educatie en sensibilisering rond dodehoekongevallen.

Ten slotte kan ik andermaal verwijzen naar het verhaal van Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA), onze bestuurlijke aanpak, dat ook gisteren aan bod kwam. Daarbij willen we proactief inzetten op meer verkeersveiligheid, gevaarlijke situaties proactief detecteren en daar dan onmiddellijk op inzetten om de verkeersveiligheidsmaatregelen te verhogen, door die conflictvrije lichtregeling en het slimmer afstellen van de lichten.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Bedankt voor uw antwoord. Ik denk dat we hier in deze commissie allemaal wel beseffen dat u al verschillende maatregelen hebt genomen en nog zult nemen om die dodehoekongevallen zo veel mogelijk te vermijden. U spreekt over gevleugelde zebrapaden, educatie, afstelplaatsen, enzovoort. Maar ik kan het toch niet laten om te zeggen dat ik een klein beetje ontgoocheld ben met uw antwoord. We moeten niet altijd de grote middelen inzetten om bepaalde ongevallen te voorkomen, en een sticker op een vrachtwagen is eigenlijk iets wat een minimum aan budget vraagt.

U zegt dat het beter is dat er een Europese aanpak is, en ik volg u daarin. Maar ik heb u bijvoorbeeld niet horen zeggen dat u dat zult aankaarten met uw Europese collega's. En als we moeten wachten op een Europese beslissing, dan vrees ik een beetje dat dat nog ettelijke jaren kan duren. Frankrijk heeft die beslissing alleen genomen, dus misschien is er toch wel een mogelijkheid om binnen Vlaanderen, binnen België, toch wel een initiatief te nemen om de transportsector, die vrachtwagens, die bedrijven ertoe aan te zetten om gewoon een sticker te kleven op een bepaald deel van de vrachtwagen om toch die dode hoek heel goed aan te tonen voor de fietser.

Ik zou toch nog eens een oproep willen doen, minister, om dat nog eens te bekijken, en dan zeker op Europees niveau; daar ben ik het honderd procent mee eens. Maar misschien kunnen we toch vroeger actie ondernemen. Als we het leven kunnen redden van een kind op een fiets door een heel simpele sticker op een vrachtwagen te kleven, dan mogen we dat zeker niet nalaten. Dus ik vraag nog eens met aandrang of u dit nog eens wilt bekijken, minister.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Bedankt aan collega Fournier om dit onderwerp nog eens aan bod te laten komen. Want vijftig dodehoekongevallen per jaar, waarvan 25 procent met dodelijke afloop, dat moet absoluut onze blijvende aandacht krijgen in deze commissie. Minister, het u welbekende 'Transporteffect & Chauffeursnieuws' heeft recent een enquête gedaan, en een van de vragen was welke oplossing men ziet voor de dode hoek. Die enquête kan vrij representatief genoemd worden, aangezien er toch 3800 antwoorden zijn gekomen op die vraag.

39 procent vond voorlichting op school het allerbelangrijkst, 35 procent was voorstander van een camerasysteem, 23 procent voor een geluidssignaal binnen en buiten de cabine, en slechts 3 procent vond de sticker een meerwaarde.

En ook wij zien geen meerwaarde in een verplichte uitrol van de sticker in Vlaanderen, en zijn vooral ook voorstander van dat homogene verhaal waar u het daarnet over had. Die maatregel is trouwens ook heel plots gekomen, zonder dat daarvoor overleg is geweest met de andere landen van de Europese Unie. U haalde het zelf al aan: wat als straks elke Europese lidstaat dit soort regels gaat invoeren voor buitenlandse trucks? Dan zijn de wagens straks volgeplakt met allerlei waarschuwingen in verschillende talen.

De enquête bevestigt wel dat die verkeerseducatie superbelangrijk is. Ik juich dan ook alle initiatieven toe die recentelijk in alle scholen zijn genomen, ook in mijn stad Kortrijk, om samen met die transportsector leerlingen op een heel ervaringsgerichte manier bij te brengen wat een dode hoek is en wat de gevaren zijn.

Mijn bijkomende vraag is of er ondertussen ook al overleg geweest is met het kabinet van Onderwijs en het Departement Onderwijs en Vorming. Want de verantwoordelijkheid van een dodehoekongeval mag niet alleen bij de chauffeurs gelegd worden, het is een gedeelde verantwoordelijkheid. Daarom vinden we het ook superbelangrijk dat zo'n opleiding verplicht wordt opgenomen in het leerproject.

Tenslotte was meer dan de helft voorstander van technologische en rij-ondersteunende hulpmiddelen, namelijk een camerasysteem en geluidssignalen. En ook vandaag zijn daar heel wat verschillende projecten over gelanceerd. Straks worden nieuwe veiligheidstechnologieën ook verplicht voor nieuwe vrachtwagens. Maar ik vroeg mij af of u concretere voorstellen hebt om ook oudere vrachtwagens vanaf begin 2022 aan de nieuwe regelgeving onderhevig te maken, minister.

Ik rond af, voorzitter. Minister, u gaf in maart al aan dat dat aan bod was gekomen op het overleg met de mobiliteitsministers. U sprak toen ook van een federaal verkeersveiligheidscongres waar al die technische aspecten, die specifieke regelgeving ook aan bod zouden komen. Ik heb het even opgezocht, en dat congres komt er wellicht niet meer dit jaar maar vermoedelijk begin volgend jaar. En dan zijn we weer een jaar verder.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, over opportuniteit zal er niet geredetwist worden. Ik bedoel daarmee dat de frequentie waarmee zwakke weggebruikers nog altijd het slachtoffer worden van een dodehoekongeval veel te hoog is. Ik zou eigenlijk voorstellen, minister, om de twee tegen elkaar te schuiven. U doet eerst een Europese poging, en u ziet wat dat uiteindelijk geeft aan resultaat. Want dodehoekongevallen zijn uiteindelijk niet het monopolie van de Vlaamse en bij uitbreiding Belgische wegen, helaas. Frankrijk heeft daar inderdaad een spoor getrokken. Als u zou vaststellen dat dat een verhaal wordt van sint-juttemis, van de Griekse kalenden, dan kunt u inderdaad misschien autonoom initiatieven nemen. Maar misschien kunt u dat eerst eens proberen op Europees niveau. Want zeker voor onze regio, die bij uitstek een transitregio is, is het toch goed om over het muurtje te kijken, en te proberen om internationaal de krachten te bundelen.

Ten tweede, wat het initiatief in Lanaken betreft: dat bestaat meer dan twintig jaar. Aan de basis liggen Rode Kruis Lanaken, een heel bloeiende afdeling, en de transport- en logistieke firma GOBO. Ze doen dat ook altijd gratis en voor niets, en ze stellen daarvoor vrachtwagens en chauffeurs ter beschikking. En alle derde en vijfde leerjaren van het lager onderwijs doen daaraan mee, om eigenlijk in de praktijk, zoals collega Ryheul dat zegt, ervaringsgericht te leren hoe je moet omgaan met die risico's. Wat betekent dat en hoe kun je ongevallen vermijden? Dat

is voor de scholen, voor de betrokken families en eigenlijk ook voor het Rode Kruis en voor de firma een label van 'To be a good citizen'. De gemeente faciliteert dat. Het is eigenlijk iets wat we graag delen met de andere Vlaamse steden en gemeenten.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik denk, collega's, dat we met betrekking tot deze problematiek eerst en vooral structurele maatregelen nodig hebben: een vrachtroutenetwerk, venstertijden, de bediening van steden die geen zware vrachtwagens vergt. Daarnaast moet je ook investeren in een vergevingsgezinde infrastructuur. Maar we moeten toch ook, minister, elk mogelijk hulpmiddel dat beschikbaar is effectief gebruiken. We hadden het daarnet over de ervaring van collega's op de autosnelweg wanneer er een file wordt gevormd, maar mijn ervaring als fietser in het verkeer is dat het ook effectief helpt dat je door een sticker attent wordt gemaakt op het gevaar. Je komt dat regelmatig tegen en daardoor word je je regelmatig bewust van de dodehoekproblematiek. Dat is veel efficiënter dan kinderen in het derde of vijfde leerjaar dat eenmalig te laten meemaken. Het is iets waaraan je voortdurend herinnerd moet worden. Het verhuist naar achter in je hoofd, terwijl het iets is waar je je voortdurend bewust moet van zijn als je met een vrachtwagen naast je geconfronteerd wordt. Daarom, minister, wil ik u, zoals collega Fournier en collega Keulen, oproepen om dit te omarmen.

Ik ben wel, collega Keulen, een voorstander om het snel te doen, om voorop te lopen en om niet te wachten op Europa. We kunnen een poging ondernemen, maar als we zien dat het te lang gaat duren, laat ons dan vooruit gaan. Het is uiteindelijk niet zo ingewikkeld. Laat op een sticker een goed vormgevingsbedrijf los. Misschien kunnen we met Vlaanderen iets maken wat sowieso voor heel Europa kan dienen en waar je geen taal voor nodig hebt, maar puur met beeld kunt spreken. Wij kunnen dat, minister. We moeten ambitieuzer zijn. Dit gaat over mensenlevens. Het is een te gemakkelijke oplossing – of een deel van de oplossing – om ze te laten liggen. Ik zou zeggen: ga daar enthousiast voor, smijt u.

De voorzitter: Minister Lydia Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank, collega's, voor de bijkomende vragen en bedenkingen. Ik ga de bal terugkaatsen, mijnheer Bex. We zien ook hier in Vlaanderen de sticker met 'angle mort attention'. Die sticker kent u. Ik nodig u uit om daar creatief mee om te gaan en er een Vlaamstalige versie van te maken of alleszins een versie zonder woorden.

Stijn Bex (Groen): Ik ben geen creativo …

Minister Lydia Peeters: Ik heb recent ook een burgervraag gekregen van iemand die niet waardeerde dat er een Franse tekst op die sticker staat.

Stijn Bex (Groen): We zullen een voorstel doen om de taalwetgeving te veranderen.

Minister Lydia Peeters: Kortom, dit om aan te tonen hoe gevoelig het kan liggen bij een aantal mensen. Ik zal in het midden laten wie deze vraag heeft ingediend. Daarom zei ik daarnet ook dat het geen goede zaak zou zijn als we straks in alle talen verplicht stickers op die vrachtwagens gaan plakken. Dan dreigt het doel gemist te worden. Dat is nog altijd: zo weinig mogelijk dodehoekongevallen. Daartoe worden inderdaad een heel aantal lovenswaardige initiatieven genomen zoals door het transportbedrijf in Lanaken, maar ook tal van andere dingen. Ik kreeg recent ook van Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) de vraag om nog meer in te zetten op het contact tussen onderwijs en vrachtwagenbedrijven om op een

laagdrempelige manier, aan de hand van een filmpje, maar ook door praktijkervaring, jongeren bewust te maken van wat zo'n dodehoekongeval kan betekenen. Er zijn ook alle andere maatregelen die we genomen hebben.

Bijkomend wil ik nog zeggen dat wij een bevraging rond die stickers gedaan hebben bij de transportsector naar aanleiding van het initiatief van Frankrijk. Men was daar niet zo enthousiast over het verplichte initiatief van Frankrijk. Men had daar wel wat bedenkingen bij.

Ik wil zeker dit initiatief voorleggen aan een aantal Europese collega's om te zien of we niet uniform een regeling kunnen uitwerken die, gelet op de logistieke draaischijf die Vlaanderen is, voor eenieder duidelijk is. Alles wat bijdraagt aan een verhoogde verkeersveiligheid moeten we ter harte nemen. Toekomstgericht is de verplichting van de waarschuwingssystemen voor nieuwe voertuigen die in verkeer worden gesteld vanaf 2022 en vanaf 2024 ook voor bestaande voertuigen, sowieso een goede zaak.

Dat is niet om daar alleen mee de vrachtwagenchauffeurs te viseren, ook de andere weggebruikers moeten uiteraard zich ervan bewust zijn dat ze potentieel in de gevarenhoek zitten van de vrachtwagens.

Kortom, we nemen heel wat initiatieven en ik zal het zeker ook voorleggen aan een aantal Europese collega's om te kijken of we niet een soort uniform initiatief kunnen voorstellen om een antwoord te kunnen bieden op de protectionistische houding van welbepaalde landen. We zullen zien hoe het verder loopt.

De voorzitter: Collega's, ontwerpen voor de sticker mogen altijd naar de commissiesecretaris worden doorgestuurd, zodat we volgende week misschien een wedstrijd kunnen houden en het beste ontwerp kunnen selecteren.

Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik wil de minister bedanken voor de bevestiging dat ze dit Europees zal aankaarten, want dat had ze in eerste instantie niet gedaan. Wij van onze kant zullen dit zeker nog eens melden aan onze Europese collega's. Hopelijk komt er een uniforme sticker.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg met de loodsen
– 309 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik heb een vraag over iets wat ons al langer bezighoudt en dat belangrijk is in de cruciale ketenbenadering naar en van en in en rond onze havens, met een belangrijke rol voor de loodsen.

Recent hebben we het even spannend zien worden, toen de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) plannen voorstelde om de loodsplicht op kleine schepen in te perken. Daarover was in dergelijke mate commotie bij een aantal loodsenbonden in Vlaanderen, dat er werd gedreigd met een algemene staking wat de grotere schepen betreft. Het voorstel werd dan van de agenda gehaald en gelukkig hebben we kunnen doorwerken.

Het kent natuurlijk een hele voorgeschiedenis, dat heb ik al gezegd. Begin 2019 werd een akkoord *… (het geluid van Annick De Ridder valt weg) …* ook nog en nadien in het regeerakkoord een aantal zaken werden hernomen. De Vlaamse Regering stelt "een structurele oplossing" uit te werken "voor het verzekeren van de continuïteit van de dienstverlening in het kader van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens." Dat is uiteraard heel belangrijk. "Samen met de loodsen worden de voorwaarden onderzocht waaronder de Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen kan evolueren naar een bedrijfsstructuur in eigen beheer van die loodsen." Dat spreekt voor zich.

Aangezien een goede ketenwerking van uitzonderlijk groot belang is voor het draaiende houden van onze havens en dus ook voor onze economie, heb ik de volgende vragen.

Kunt u meer toelichting verschaffen over het voornemen uit het Vlaamse regeerakkoord omtrent het uitwerken van een structurele oplossing voor bovenstaande problematiek? Binnen welke tijdspanne verwacht u die oplossing?

De gewestelijk havencommissaris Jan Blomme heeft de opdracht gekregen om verkennende gesprekken te voeren met alle stakeholders. Kunt u zijn bevindingen meer toelichten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mevrouw De Ridder.

U hebt het al gezegd: de heer Jan Blomme, de gewestelijke havencommissaris, heeft al een aantal gesprekken gevoerd. We hebben hem eind 2020 de opdracht gegeven om verder te bemiddelen in de diverse loodsendossiers. Hij doet dat uiteraard ook.

Hij heeft in dit verband op 30 april 2021 een rapport opgeleverd met een beschrijving van een aantal problematieken bij het Loodswezen. In deze opdracht werd ook expliciet gevraagd om een aantal elementen aan te dragen, welke zouden moeten resulteren in een langetermijnplan voor het Loodswezen.

Als logisch vervolg op deze opdracht wordt nu op korte termijn een werkgroep met loodsenvertegenwoordigers samengesteld, met als doel een blauwdruk voor dit langetermijnplan verder uit te werken. De uitdaging daarbij is om de chronische onrust uit de organisatie te halen.

Bijgevolg kan de bredere doelstelling worden omschreven als: een inrichting en werking van het Loodswezen die geloofwaardig is voor klanten, loodsen en overheid, met andere woorden performantie én sociale rust. Dat is de bredere doelstelling van de opdracht waar we verder aan werken.

In het kader van deze gesprekken werd door de gewestelijke havencommissaris al heel wat informatie in kaart gebracht. Er werd beslist om een internationale benchmark te laten uitvoeren met betrekking tot het Loodswezen, om zo meer objectieve informatie te verkrijgen voorafgaand aan eventuele hervormingen van de organisatie als dusdanig. Vervolgens is een offertevraag opgemaakt, in nauw overleg met zowel de vakbonden en de beroepsverenigingen als de havenbedrijven. Nadien is deze offertevraag in de markt gezet. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) doet daarbij een beroep op een bestaand raamcontract, en zal hierin nu worden bijgestaan door Deloitte Consulting. Op dinsdag 19 oktober vond de eerste startvergadering plaats. De resultaten hiervan worden in het voorjaar van 2022 opgeleverd.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): De timing die u meegaf van de startvergadering, de offertevraag en de keuze voor Deloitte, dat gaat over die internationale benchmark? Heb ik dat goed? *(Opmerkingen)*

Ja? Oké. Ik denk dat dat een belangrijk gegeven is om dingen ook wat te objectiveren. Vaak is er onrust die wat wederzijds wordt gevoeld. Het is ook een divers landschap, zoals u al hebt kunnen ondervinden, waar we vaak wat wederzijdse steekvlamreacties krijgen, wat het er ook niet gemakkelijker op maakt. Men ziet vaak enkel kleine facetten, dus ik denk dat het een goede zaak is om alles eens internationaal te benchmarken. Ik kijk samen met u uit naar de uitslag daarvan.

Die werkgroep die die blauwdruk moet uitwerken, komt die ook parallel samen? Heb ik dat goed? Of wacht die op de internationale bevindingen die nog tot stand moeten komen?

De voorzitter: Was dat uw bijkomende vraag, mevrouw De Ridder?

Annick De Ridder (N-VA): Ja, mijn intonatie ging op het eind toch mooi naar boven?

De voorzitter: Het was me niet helemaal duidelijk, mijn excuses. Het is al laat.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw De Ridder, we hebben inderdaad al meermaals onrust mogen ervaren binnen het Loodswezen. Wat uw specifieke bijkomende vraag betreft: het is inderdaad zo dat we op dit ogenblik volop inzetten op die internationale benchmark. We worden daarin bijgestaan door Deloitte Consulting. Op 19 oktober vond de startvergadering plaats en we verwachten de resultaten, zoals ik al zei, ergens in het voorjaar, eind maart ongeveer, al is het wat delicaat om daar echt al een datum op te plakken. Maar dat is de blauwdruk waar we samen met die werkgroepen op zullen inzetten. Met de kennis die we vergaren uit de internationale benchmark zullen we dan aan de slag gaan voor het langetermijnplan voor het Loodswezen. Die benchmark kan ons leren hoe het loodswezen in andere landen georganiseerd wordt.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Bedankt voor de duidelijke timing. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we dit oppakken en dat u hiermee aan de slag gaat in heel die ketenbenadering. Om de economische harten die havens toch zijn, te laten kloppen en draaien, spelen die loodsen een heel belangrijke rol. Het is ook heel belangrijk dat er op een performante manier gewerkt kan worden zonder dat er te pas en te onpas onrust is. Het is heel belangrijk om werk te maken van zo’n hervorming of langetermijnvisie. Het is goed dat u dat nu objectiveert door er een internationale benchmark op los te laten. Dank u voor uw antwoord.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.