

vergadering **C55**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 oktober 2021

(Een aantal sprekers namen mogelijk deel via videoconferentie.)



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe sluis van Zeebrugge – 348 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe zeesluis in Zeebrugge – 366 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe zeesluis in Zeebrugge – 378 (2021-2022)	5
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen met e-steps – 382 (2021-2022)	16
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fiscale steun aan lokale besturen en het middenveld voor het plaatsen van laadpalen – 397 (2021-2022)	21
VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van de bus- en tramhaltes – 400 (2021-2022)	23
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de schade aan de fietstunnel van de Kennedytunnel – 410 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de prioritering van dringende infrastructuurherstellingen – 474 (2021-2022)	28
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het benutten van de reistijd tussen stelplaatsen en de eigenlijke routes van De Lijn – 423 (2021-2022)	36
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over digitaal vergaderen achter het stuur – 426 (2021-2022)	38
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een verscherping van de klimaatdoelstellingen naar aanleiding van het 'Fit for 55'-programma van de Europese Commissie – 431 (2021-2022)	42
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rekrutering van nieuwe buschauffeurs voor De Lijn – 432 (2021-2022)	49

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid – 469 (2021-2022)	53
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe dynamische lijst met zwarte verkeerspunten – 471 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe dynamische lijst met zwarte verkeerspunten – 477 (2021-2022)	59

**VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe sluis van Zeebrugge
– 348 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe zeesluis in Zeebrugge
– 366 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe zeesluis in Zeebrugge
– 378 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, collega's, u weet dat ik lid ben van het Brugse stadsbestuur en van het bestuur van de Zeebrugse haven. Wij kregen vorige week toch wat minder goed nieuws van u, minister, want uit een persmededeling bleek dat de planning voor de Visartsluis vertraging heeft opgelopen.

De Visartsluis is een topprioriteit voor de haven van Zeebrugge. Een tweede toegang tot de achterhaven is noodzakelijk voor de toekomst van de haven van Zeebrugge, de wijde omgeving en onze economie. Met een nieuwe sluis verankeren we niet alleen de bedrijvigheid en werkgelegenheid in de brede regio, maar ook op de lange termijn.

Er is ook wel wat nervositeit. Gisteren kregen we een e-mail van zowel de Association Port of Zeebrugge Interests (APZI) als het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) omtrent de vertraging van die Visartsluis. Als de andere sluis het zou begeven, betekent dat een economische ramp voor onze haven, met toch een indirecte tewerkstelling van zo'n tienduizend mensen.

De initiële planning voorzag een definitief projectbesluit eind 2023. Vanwege de nood aan grondig onderzoek – wat ook belangrijk is – op het vlak van leefbaarheid, milieu en klimaat voor alle mogelijke inrichtingsalternatieven van zowel de sluis als de Nx, loopt het studietraject vertraging op, zo verneem ik.

De Vlaamse overheid beklemtoont in een communicatie dat de realisatie van de Nieuwe zeesluis in Zeebrugge op de gekozen locatie een topprioriteit blijft. Dat is alvast goed nieuws. De Nieuwe Sluis Zeebrugge is het eerste project dat de procedure complexe projecten volgt en dat zich in de uitwerkingsfase bevindt. Het project zou een pioniersrol binnen de procedure complexe projecten spelen, maar de bedoeling zou toch ook moeten zijn dat die complexe projecten ooit kunnen landen. Hoelang spreken we nu al niet over die sluis? Voor Gent en Antwerpen zijn er beslissingen genomen, maar Zeebrugge heeft echt nood aan die sluis. Wij liggen vlak aan de zee en kunnen grote schepen ontvangen, maar dan is het wel belangrijk dat die grote investering er komt.

Meer nog, minister, het is ook belangrijk voor de leefbaarheid van het dorp, dat midden in de infrastructuur zit ingebed. We krijgen nu eigenlijk een situatie waarbij iedereen wacht op die definitieve beslissing om te kunnen investeren. Sommige mensen zijn al onteigend, grote appartementsgebouwen staan afgetimmerd, wat een heel bizarre indruk geeft, want hier en daar wonen nog mensen. 20 meter verder heb je normale bewoning, is er een klein stationnetje vanwaaruit mensen naar het werk vertrekken. Het is een beetje een gedeeltelijke spookstad. Mijn vraag is dan ook, nu dat allemaal vertraagd is: gaat u dan verder met die onteigeningen?

Er is ook al een bedrijf onteigend, waarbij er wel onmiddellijk een akkoord is gekomen om te verhuizen. Maar er is ook het complex van de Oude Vismijn en de Nx. De stad plant zelf ook een heel groot park van niet minder dan 7 hectare. Analooq met de communicatie en inspraakvergadering die wij hebben gehouden zodra dat kon na corona, kwam er een onverwachts een communicatie vanuit uw administratie met een nieuw voorstel om die Nx gedeeltelijk door dat park te laten lopen.

Op den duur, minister, kunnen wij dat als beleidsmaker ook niet meer uitleggen. Dat is iets heel moeilijks. We hebben er begrip voor dat dergelijke zaken moeilijk gaan. Daarom stel ik de vraag aan u, minister. Ik weet dat u ook de burgemeester en de CEO van het havenbestuur hebt ontvangen. Die waren ook heel ongerust. Zij hadden ook wel begrip voor de vertraging. Welke stappen werden er reeds gezet na het voorkeursbesluit, de projectonderzoeksnota en de geactualiseerde projectonderzoeksnota, met de bijbehorende info- en participatiemomenten? Hoeveel onteigeningen vonden er reeds plaats? Hoeveel moeten er nog gebeuren? Welke studies zijn lopende? Wat is de reden van de vertraging? Heeft dat alleen te maken met het feit dat alle studie bureaus zoveel werk hebben? Of zijn er nieuwe problemen opgedoken, waarbij er nieuwe studies nodig zijn, zoals passende beoordeling, milieu-inspectie enzovoort? We zouden dat allemaal heel graag weten. Zijn er problemen gerezen waardoor er aanvullende onderzoeken nodig zijn? Of is het studie bureau gewoon niet op tijd klaar en zit de vertraging daar? Tegen welke onverwachte zaken loopt het project aan die een invloed hebben op de planning? Wanneer zullen alle onderzoeksresultaten die nu eventueel bijkomend besteld zijn, klaar zijn?

Welke inrichtingsalternatieven voor de Visartsluis en de aansluiting van de Nx op de bestaande wegen worden onderzocht? Wat is daar de stand van zaken? Wat is de verdere planning en uitwerkingsfase? De vertraging van de onderzoeken heeft natuurlijk ook een invloed op de verdere stappen van de uitwerkingsfase. Er is reeds meermaals beloofd, niet alleen door u, maar ook door de vorige minister, dat de eerste spade in de grond zou gaan. Het is belangrijk dat dat eens gebeurt en dat we weten waar de sluis komt, wanneer die er komt en welke infrastructuurwerken daarmee gepaard gaan, zodat we dan ook de milderende maatregelen die daarmee gepaard gaan en waar de bevolking, de bedrijven en eigenlijk heel Zeebrugge op wacht, van start kunnen doen gaan.

De voorzitter: Ik ga u wel moeten vragen om stilaan af te sluiten, mevrouw Van Volcem, want u bent over uw tijd aan het gaan.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Komt er nog een nieuw participatiemoment? En blijft de realisatie van de nieuwe sluis een topprioriteit voor de Vlaamse Regering?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, met veel trots kondigde de toenmalige minister van Mobiliteit, Ben Weyts, in 2018 aan dat na tien jaar studie en discussie de knoop doorgehakt was in het dossier over de toegankelijkheid van de achterhaven in Zeebrugge. Er was toen eindelijk een voorontwerp van een voorkeursbesluit voor een compleet nieuwe sluis, die zou worden gebouwd op de locatie van de oude Visartsluis. Daarmee werd gekozen voor een snelle oplossing met een beperkte impact op Zeebrugge en weinig onteigeningen. Alles samen stond er een investering van meer dan 1 miljard euro in de steigers. Dat alles werd bevestigd in juni 2019, toen de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit voor de nieuwe sluis in Zeebrugge definitief vaststelde.

Vorige week verscheen een bericht op de website van Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) over de nieuwe zeesluis, en ik verslikte me bijna in mijn

koffie. Ik citeer: "De initiële planning voorzag een definitief projectbesluit eind 2023. Omwille van de nood aan grondig onderzoek op het vlak van leefbaarheid, milieu en klimaat voor alle mogelijke inrichtingsalternatieven van zowel de sluis als de Nx, loopt het studietraject vertraging op. De Vlaamse overheid beklemtoont dat de realisatie van de Nieuwe Sluis Zeebrugge op deze locatie een topprioriteit blijft."

Dat bericht vond ik op zijn minst gezegd vreemd, vooral vanwege de verdere uitleg: "De Nieuwe Sluis Zeebrugge is het eerste project dat de procedure complexe projecten volgt en dat zich in de uitwerkingsfase bevindt. (...) Op dit ogenblik liggen heel veel inrichtingsalternatieven op tafel die onderzocht moeten worden. Dit vraagt meer tijd en studiewerk, terwijl studiebureaus al overbevraagd zijn, en ook kampen met een krapte op de arbeidsmarkt." Het eerste complexe project dat moest tonen dat Vlaanderen dossiers uit het slop kan halen, net dat project loopt vertraging op.

Reacties konden uiteraard niet uitblijven. Ik citeer Bert Mons, gedelegeerd bestuurder van Voka West-Vlaanderen: "Men studeert bijna twintig jaar op dit dossier, en komt nu tot de conclusie dat men nog enkele jaren verder gaat studeren. Wat valt er eigenlijk nog allemaal te bestuderen?"

Zijn frustratie is te begrijpen, maar hoe valt zoiets eigenlijk nog uit te leggen aan internationale ondernemingen? Ik was deze zomer voor Voka op bezoek in de haven en heb daar één ding duidelijk geleerd. Internationale ondernemingen hebben geen probleem met lang wachten, maar een woord moet wel een woord zijn. Als het projectbesluit het nu niet haalt tegen eind 2023, dan moeten we ons geen illusies maken: de eerste tien jaar gaat er geen spade in de grond.

Minister, hoe kunt u dit project nog redden en de timing alsnog halen? Welke garanties kunt u nu nog geven aan de ondernemingen in de haven? Is er nog een toekomst voor de complexe projecten?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het nieuws sloeg in als een bom, niet alleen bij het havenbestuur en de Brugse gemeenschap, zoals u daarnet al hoorde van andere sprekers zoals mevrouw Van Volcem, maar ook bij de Vlaamse Parlementsleden.

Het bericht over de vertraging van het complex project Zeesluis Zeebrugge kwam op maandag 18 oktober. Ik heb u nauwelijks vier maanden geleden, in juni, een schriftelijke vraag gesteld. U antwoordde heel duidelijk dat de keuze van het inrichtingsalternatief eind dit jaar werd verwacht. De definitieve vaststelling van het projectbesluit was nog steeds eind 2023 voorzien en de uitvoeringsfase zou ten vroegste in 2024 van start gaan. Vier maanden later kregen we een ommekeer in de communicatie daarover. Ik was verrast en ontstemd. Hoe kan een project in vier maanden tijd volledig in de soep draaien wat de timing betreft? Dat vind ik heel bizar. Vandaar ook mijn vragen.

Kunt u toelichting geven over de huidige stand van zaken van dit complex project?

Wat zijn de factoren die zorgen voor de nieuwe vertraging? Welke knelpunten en onderzoeksvragen moeten nog opgelost worden vooraleer de keuze van het inrichtingsalternatief definitief wordt bepaald?

Wat is volgens u de nieuwe timing en fasering in dit project? Welke bijkomende initiatieven neemt u – en de Vlaamse Regering – om vertraging in het project zo minimaal mogelijk te houden? Ik zou niet graag willen dat we nu een nieuwe datum vastleggen en dat die dan opnieuw snel achterhaald wordt. We moeten er alles aan

doen om zo snel mogelijk te gaan en initiatieven nemen opdat de procedure versneld kan worden.

Bent u nog steeds van oordeel dat de procedure complexe projecten, die speciaal is ingevoerd voor projecten als de zeesluis in Zeebrugge, de meeste geschikte is voor dit grote infrastructuurproject?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voor ik inga op uw terechte vragen, sta ik graag eerst even stil bij de lange voorgeschiedenis en de procedure. Nadien schets ik graag waar we nu staan. En ten slotte geef ik u graag mee hoe we het project verder aanpakken.

De haven van Zeebrugge is voor ons allen zeer belangrijk. Ze blijft groeien. De haven van Zeebrugge is goed voor een directe toegevoegde waarde van meer dan 1 miljard euro, genereert bijna tienduizend rechtstreekse jobs en evenveel onrechtstreekse jobs. Dat is het belang van die haven. We moeten, en zullen, dus blijven investeren in de haven van Zeebrugge met het oog op de toegankelijkheid.

Met de bouw van de nieuwe sluis in Zeebrugge nemen we de wissel op de toekomst. De bestaande sluizen gaan al ettelijke decennia mee. Een nieuwe sluis bouwen we voor de volgende honderd jaar. Dat is toch de bedoeling.

Zodoende willen we ook investeren in de toekomst van zowel onze kinderen als onze kleinkinderen.

We weten dat vandaag de dag de achterhaven van Zeebrugge louter toegankelijk is via de Vandammesluis. Als de Vandammesluis, om welke redenen dan ook, buiten werking zou zijn, is de achterhaven op dit ogenblik niet bereikbaar voor grote schepen. Om bedrijfszekerheid te garanderen en om dit risico te vermijden, is een tweede nautische toegankelijkheid tot de achterhaven dan ook absoluut noodzakelijk.

Met deze nieuwe en tweede sluis willen we niet alleen de toegankelijkheid van de achterhaven garanderen, maar ook inzetten op groei, opdat er toekomstgericht ook grotere schepen naar de achterhaven zouden kunnen gaan. We willen dus inzetten op capaciteit, op bedrijfszekerheid en ook de toekomst veiligstellen. Vandaar dat we die nieuwe sluis willen bouwen, voor een bedrag van meer dan 1 miljard euro. In het regeerakkoord was ook heel duidelijk afgesproken dat we deze legislatuur zouden starten met de bouw van de nieuwe sluis.

Waar staan we op dit ogenblik? Het project Nieuwe Sluis Zeebrugge wordt gerealiseerd via de procedure van het decreet Complexe Projecten, een decreet dat in 2015 in voege is getreden en dat zich uitstrekt over vier verschillende fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De verkenningsfase is achter de rug en heeft geleid tot een startbeslissing die genomen is op 15 juli 2016. De onderzoeksfase is ook achter de rug en heeft geleid tot een voorkeursbesluit op 28 juni 2019. Jullie weten dat we op dat voorkeursbesluit een aantal uitspraken van de Raad van State gehad hebben, maar dat daaromtrent een aantal regelingen getroffen zijn. We zijn op dit ogenblik – daar heeft men ook niet mee gewacht – onmiddellijk gestart met de uitwerkingsfase, de fase waar we nu in zitten. Die moet leiden tot een projectbesluit dat tegelijkertijd de permissie is om te beginnen bouwen.

Deze procedure is het eerste complexe project dat conform die nieuwe regelgeving de procedure doorloopt. U weet dat wij op dit ogenblik een twaalfstal elementen hebben via het decreet Complexe Projecten. Daarvan zijn er intussen ook al een drietal sowieso stopgezet. Maar wat de sluis van Zeebrugge betreft, die nu in de

uitwerkingsfase zit, neemt dit project ook een pioniersrol op. Het is het eerste en het verst gevorderde project via deze procedure. Door die pioniersrol zijn er hier en daar ook een aantal elementen die plots onverwacht naar boven komen.

Wat zijn op dit ogenblik de problemen of wat geeft die pioniersrol ons aan onverwachte elementen? Ten eerste is er de planning. Vandaag loopt onder meer het MER-onderzoek (milieueffectrapport). U weet dat wij een strategische MER gedaan hebben in het kader van de onderzoeksfase. Maar nu moet er een MER-onderzoek op veel meer detailniveau gebeuren. Dat MER-onderzoek is lopende. Ook loopt er een onderzoek in het kader van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Er loopt een nautisch onderzoek, er loopt een mobiliteitsonderzoek en er loopt een onderzoek naar de leefbaarheid.

U weet dat in het voorkeursbesluit gekozen is voor de locatie van de Visartsluis om een nieuwe sluis te bouwen. Bijkomend wordt daaraan ook de mobiliteit of de ontsluiting gekoppeld. Daaromtrent liggen vandaag meer dan twintig inrichtingsalternatieven, zowel sluis als mobiliteitsproject, op tafel die onderzocht moeten worden. Meer dan twintig inrichtingsalternatieven: u zult begrijpen dat er dan ook heel wat tijd overheen gaat. Pas wanneer alle onderzoeksresultaten er zijn, wanneer alle inrichtingsalternatieven afgewogen zijn op elkaar, kan men op basis van de vergelijking concluderen om het ene dan wel het andere te selecteren.

De keuze van het inrichtingsalternatief – het vertrekken, zoals we dat noemen – moet dan ook later gebeuren. Dat wordt op dit ogenblik gepland in november 2022. Wanneer we het inrichtingsalternatief vastgelegd hebben, moeten ook nog detailstudies volgen van het concrete gekozen inrichtingsalternatief zoals milieuaspecten, leefbaarheid, technische aspecten enzovoort.

U kunt zich nu wel afvragen waarom we meer dan twintig inrichtingsalternatieven onderzoeken. Maar dat is natuurlijk ook weer opnieuw om Raad van Stateproof te zijn. Als we een of ander inrichtingsalternatief dat in het kader van het openbaar onderzoek op tafel wordt gelegd, niet zouden onderzoeken, dan weten we dat het door de Raad van State onderuitgehaald kan worden. Vandaar het belang om zeer grondig te werk te gaan. Meer dan twintig inrichtingsalternatieven onderzoeken, betekent dat daar tijd overheen gaat. Het betekent ook dat er heel wat mankracht en studiewerk mee gepaard gaat.

Alleszins kan ik meegeven dat voorafgaand aan de keuze van het inrichtingsalternatief er midden 2022 opnieuw een participatiemoment zal plaatsvinden.

Waarom kennen we deze vertragingen? Een belangrijke reden voor de vertraging is dat het onderzoek en de revisie veel meer tijd vragen dan initieel was ingecalculeerd. Gaandeweg bleek dat er een veel hogere detailgraad nodig was van ondersteunende studies voor bijvoorbeeld het MER. Daarom is er bijkomend studiewerk nodig, en dat vraagt natuurlijk ook meer tijd.

In de initiële planning van de studiebureaus voor de deelstudies waren er of te weinig of geen elementen opgenomen voor revisie. Ook dat moet nog gebeuren. Vaak was er ook te weinig terugkoppeltijd voorzien met onder andere de verschillende stakeholders. Ik denk daarbij aan de stad Brugge, het havenbedrijf en dergelijke. Verder is ook gebleken dat het studiebureau een aantal studies parallel had ingepland, dat dus een aantal studies parallel aan elkaar zouden kunnen verlopen. Achteraf bleek dat het sequentieel uitgevoerd moest worden. Dat geldt zowel voor de MER, de maatschappelijke kosten-batenanalyse als de leefbaarheidsstudie.

Verder werd ook meegegeven dat het team geconfronteerd werd met de complexere situaties voor de tunnel. U weet dat het verhaal van de tunnel van de Nx niet in detail onderzocht was bij het nemen van het voorkeursbesluit. Dat is bij het

voorkeursbesluit naar voren gekomen. Ook daaromtrent moeten heel wat elementen nog grondig onderzocht worden.

Ten slotte geven de studiebureaus zelf aan dat ze op dit ogenblik overbevraagd worden voor tal van projecten. Er is ook de krapte op de arbeidsmarkt wat betreft ingenieurs en personeel voor die studiebureaus. Dat geven ze als bijkomend argument waarom het allemaal lang duurt.

De initiële planning voorzag dat we naar een definitief projectbesluit zouden kunnen gaan eind 2023. Vervolgens zou men met de allerlaatste fase, de uitvoeringsfase, in 2024 kunnen starten. Vanwege de nood aan grondig onderzoek op het vlak van leefbaarheid, klimaat en milieu voor alle mogelijke inrichtingsalternatieven van zowel de sluis als de Nx, is deze timing niet meer haalbaar. Eind 2023 is niet meer haalbaar. Een projectbesluit zal pas genomen kunnen worden in de volgende legislatuur. Dat betekent dan ook dat de uitvoeringsfase dan pas kan starten.

Alleszins wil ik andermaal benadrukken dat de realisatie van die sluis zeer belangrijk is. Er is een uitstel, maar dat betekent geen afstel. We blijven met zijn allen naarstig voortwerken om ervoor te zorgen dat die nieuwe sluis, die absoluut noodzakelijk is, er werkelijk gaat komen.

Dan waren er nog een aantal punctuele vragen. Hoeveel onteigeningen vonden reeds plaats? Voor woningen werd ongeveer 70 procent van alle te verwerven panden reeds verworven. De onderhandelingen met bedrijven lopen volop. Voor de meerderheid werd reeds een herlokalisatie gevonden; in 2022 maken we er verder werk van om ook voor de laatste bedrijven een oplossing te vinden.

Dan zijn er de plannen van de stad Brugge zelf. De stad Brugge plant de aanleg van een park, parking en fietspaden en dan is er nog de site van de oude vismijn. Het is uiteraard belangrijk om alle plannen voor de verbetering van de leefbaarheid van Zeebrugge-Dorp en de fiets-wandelmobiliteit én de revitalisering van de oude vismijn te integreren in dit complex project, zodat alles goed afgestemd kan worden. Het feit dat er nu meer onderzoek is, is ook daaraan te wijten. Dat vraagt meer tijd, maar dat zorgt ook voor meer leefbaarheid in de omgeving.

Hoe gaan we nu verder? De afdeling Maritieme Toegang binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) voert verder gesprekken met het consortium van studiebureaus dat ons hierin bijstaat om tot een realistische planning te komen en om verdere vertragingen tot een absoluut minimum te beperken. De vele vragen die we hier in de commissie al gehad hebben rond het decreet Complexe Projecten, maar ook de vragen van Brugge, van het havenbedrijf, van Voka, van de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ), gaan telkens over versnelde procedures, en dat hebben we ook opgenomen in het regeerakkoord alsook in het plan Vlaamse Veerkracht. We moeten daar absoluut werk van maken. In mei 2021 is er een interne evaluatie gemaakt van het decreet Complexe projecten met al een aantal verbetervoorstellen, maar ik denk dat we verder moeten gaan. Eerst alle mogelijke studies doen op strategisch niveau, een voorkeursbesluit nemen en dan weer jaren studeren op detailniveau, ik weet dat dat bij iedereen ergernis opwekt en dus denk ik dat we snel werk moeten maken van een verbetering van de complexe projecten.

Ik besluit. De bouw van de nieuwe sluis in Zeebrugge, op de locatie van de huidige Visartsluis, blijft een absolute topprioriteit voor de Vlaamse Regering. Die tweede toegang tot de achterhaven is absoluut noodzakelijk voor de toekomst van de haven van Zeebrugge, de wijde omgeving en heel onze Vlaamse economie. Met een nieuwe sluis verankeren we niet alleen de bedrijvigheid en werkgelegenheid in de brede regio op de lange termijn, maar garanderen we ook een volwaardig toekomstproject waarbij ingezet wordt op leefbaarheid en op het versterken van de economie.

Kortom, we blijven doorwerken. Zelf betreur ik het ook heel erg dat het project dat het verst gevorderd is in de procedure complexe projecten, nu vertraagd is, maar vanwege alle opgenoemde redenen is het niet anders. Zodra we de nieuwe planning hebben, zullen we die ook in deze commissie ter sprake brengen. En als er verbetervoorstellen komen, wat natuurlijk vooral binnen het Departement Omgeving moet gebeuren, dan zullen we ze zeker trachten te integreren in dit verhaal.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, u mag het me niet kwalijk nemen, maar dit is allemaal wel zeer ontgoochelend. Ik denk dat u zelf ook wel ontgoocheld bent. Dit was normaal gezien een van de grootste investeringen voor deze legislatuur. De haven is de motor van de West-Vlaamse economie. We staan ook voor een fusie met de haven van Antwerpen. Die sluis is dus uitermate belangrijk.

Het antwoord is voor mij danig ontgoochelend en het blijft ook een beetje vaag, als ik dat mag zeggen. Ik begrijp niet goed dat die twintig inrichtingsalternatieven die men moet onderzoeken, pas vandaag aan het licht komen. Daar had voordien op kunnen worden geanticipeerd, zodat de timing toch kon worden aangehouden.

U vraagt zelf dat er een integratie komt van onze plannen met het stadspark, de vismijn en wat nog allemaal. Maar we zijn nu 2021. Als er geen beslissing valt, betekent dat nog vier jaar stilstand. Ik weet niet hoe we dat maatschappelijk kunnen verantwoorden. U mag het mij niet kwalijk nemen, maar als beleidsmaker en zelfs als wetgever – en misschien u ook als minister – voel ik mij daar allemaal relatief onmachtig bij. Dat is niet de reden waarom mensen voor ons kiezen. Er is heel veel onbegrip als wij iets willen doen en iets vooruit willen helpen en als dat dan niet lukt en altijd een beetje voor zich uit wordt geschoven. Mijn vraag is dus nog eens hoe u eventueel toch nog tot een soort 'quick win' binnen dat proces kunt komen, om toch uw projectbesluit in 2024 te laten vallen en niet in de volgende legislatuur.

In 2015 is de eerste beslissing genomen. Dat betekent dat men er dan eigenlijk tien jaar over doet via een bepaalde procedure om tot een beslissing te komen. U bent daar niet alleen bevoegd voor. Ik denk dat de Vlaamse Regering er toch eens dringend werk van moet maken dat grote investeringsprojecten en grote projecten sneller zouden kunnen worden uitgerold, op een manier die de omgeving respecteert, maar toch met resultaat.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Dank u voor uw uitgebreide antwoord, minister.

Sta me toch toe te zeggen dat ik het allemaal een beetje contradictorisch vind. U hebt nog eens bevestigd dat het project een topprioriteit is voor de Vlaamse Regering. Maar door een krapte op de arbeidsmarkt kan dat niet gerealiseerd worden. Ik vind dat u daar een beetje licht over gaat. Wat is de verantwoordelijkheid van het studiebureau? Heeft de Vlaamse Regering dan geen timing afgesproken met het studiebureau over het complexe project? Kunnen zij zomaar zeggen dat het, doordat ze geen arbeidskrachten vinden, enkele jaren uitgesteld wordt? Ik vraag me echt af wat de verantwoordelijkheid van het studiebureau is.

Na twintig jaar studies moeten er nu nog eens verschillende inrichtingsinitiatieven bestudeerd worden. Ik denk dat we het prijskaartje dat aan al die studies hangt, het best niet zouden weten en dat de bevolking en de Vlamingen daar misschien het best ook geen weet van zouden hebben. Ik begrijp het echt niet. Ik weet niet hoe we dat nog moeten uitleggen aan die internationale bedrijven, die wereldwijd actief zijn, dat wij niet in staat zijn om dit te realiseren. En het is niet alleen voor de bedrijven, maar ook voor de omwonenden zeker geen evidente zaak.

U spreekt over de volgende legislatuur, maar dat kan dus nog acht jaar duren. We starten in 2024 met de volgende legislatuur, gedurende vijf jaar. Het kan dus nog acht jaar duren voor er eventueel een beslissing genomen wordt.

De procedure complexe projecten komt hier heel vaak aan bod in de commissie. We vragen ook al lang een herziening van al die verschillende procedures. We kunnen geen simpel fietspad meer realiseren. Een zwart punt is ook al moeilijk. We botsen altijd maar op die langdurige en ingewikkelde procedures.

Minister, net als collega Van Volcem ben ik toch ook ontgoocheld, en u misschien ook, samen met de parlementsleden. Welk antwoord gaan wij eigenlijk geven om te kunnen zeggen wanneer we dit gaan realiseren?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, de procedure complexe projecten botst op haar limieten. Volledigheid is een goede zaak. De risico's op procedureslagen zo minimaal mogelijk houden, is zeker oké. We moeten onze lessen leren uit dit project. Een betere voorbereiding van het hele traject is essentieel. Bepaalde plannen die werden vooropgesteld, bleken al snel niet haalbaar. De juiste conclusie moet daaruit getrokken worden.

Te gronde over het project zelf. U zegt het zelf, het is een van de grootste projecten in deze legislatuur: 1 miljard euro voor de bouw van een nieuwe zeesluis. We weten nu al dat het voor de volgende legislatuur zal zijn, nochtans, het is cruciaal voor de verdere ontwikkeling van de haven Zeebrugge-Antwerpen, cruciaal voor de West-Vlaamse economie, cruciaal voor de Vlaamse economie en tewerkstelling. Het is toch wel godgeklagd dat we hier opnieuw met vertraging zitten.

Ik begrijp absoluut niet dat u mij nauwelijks drie à vier maanden geleden laat weten dat alles op schema zit, dat er geen vuiltje aan de lucht is. De definitieve vaststelling projectbesluit volgt eind 2023, alles op schema. Nu horen we plots dat het helemaal omgedraaid is. Dat kan niet, en dat geloof ik eigenlijk niet. Dus ofwel werd u een rad voor de ogen gedraaid door de eigen Vlaamse administratie, toen u mij antwoordde in juni 2021, ofwel is de waarheid verzwegen of verdraaid. Hopelijk is het niet dat laatste. Mocht dat toch het geval zijn, dan vind ik dat onbetamelijk, wraakroepend en niet te tolereren. Minister, hoe kan het in godsnaam dat zoiets op nauwelijks vier maanden tijd helemaal omdraait, van een project 'op schema' naar 'alles in de soep'?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik hoor hier teleurstelling van alle partijen, ook van Open Vld, uw eigen partij, minister.

Ook wij van Vooruit zijn enorm ontgoocheld dat het project tot drie maanden geleden kon doorgaan, we hadden goede hoop, en nu plots kan dat niet meer. U brengt dan altijd het hele verhaal: we moeten investeren in de haven, in de toekomst van de kinderen en kleinkinderen, maar al wat hier rest is de onzekerheid. Er is onzekerheid voor de bedrijven – ik zou daar niet willen zitten, ik zeg het eerlijk – er is internationaal en nationaal onzekerheid. Collega Fournier heeft het mooi verwoord. De omwonenden weten het niet meer, ze werden fan van het project om duidelijkheid te hebben. Er waren heel wat believers en non-believers.

Ik vind het niet betamelijk dat hier al die uitleg wordt gegeven over de vertraging alsof wij dat zomaar zouden aanvaarden. We krijgen het helemaal niet uitgelegd en ik heb geen vragen, minister, tenzij: zou u niet eens een onderzoek naar de onderzoeken doen? Dat is vandaag de vraag: ze vat samen dat er een onderzoek naar de onderzoeken moet komen. Ik mag er zelfs niet aan denken dat het naar

de volgende legislatuur moet, nochtans is het zo. Dan moet het eerst weer in het regeerakkoord komen om verder te kunnen. U zegt dat uitstel geen afstel is, ik zou zulke boutades hier niet durven uitspreken. Wij krijgen dat hier allemaal, over de partijgrenzen heen, van geen kanten uitgelegd.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, de verontwaardiging is groot over de partijgrenzen heen. Niet alleen wij, ook de ondernemersfederatie, APZI, Voka West-Vlaanderen, is niet blij met de vertraging van het dossier in Zeebrugge. Ik kan hen daarin wel volgen. Ik vind het dan ook vreemd dat men een dossier met zogenaamde topprioriteit – u hebt het net herhaald – zoveel vertraging laat oplopen, onder andere doordat verschillende inrichtingsalternatieven onderzocht moeten worden, door de krapte op de arbeidsmarkt van studiebureaus, doordat het meer tijd en studiewerk vraagt. Minister, dat had men toch ergens kunnen voorzien?

Ook dat de realisatie van deze sluis, die een topprioriteit zou moeten zijn, naar een volgende legislatuur verhuist, is een serieuze domper op de uitbouw van de haven van Zeebrugge, die toch een bijzonder belangrijke economische draaischijf voor heel wat bedrijven, niet alleen in West-Vlaanderen, maar ook in Vlaanderen, genoemd kan worden. Dit lijkt dus inderdaad op een gebrek aan daadkracht en inventiviteit. Mijn vraag is dan ook: hoe rijmt u die visie dat de Visartsluis een topprioriteit is met de toch wel gelaten mededeling dat dat allemaal wat vertraging zal oplopen met enkele jaren? Die vertraging, ook rond die complexe procedures, zal zijn weerslag kunnen hebben – ik hoop van niet – op de economische activiteiten daar in de haven: de internationale bedrijven die nu geconfronteerd worden met dat gebrek aan daadkracht, met misschien gevolgen voor de werkgelegenheid. Vlaanderen slaat hier een bijzonder slecht figuur. Hoe rijmt u dus die visie van die topprioriteit met die gelaten mededeling? Stel u voor, minister, dat men met deze situatie geconfronteerd zou worden wanneer we het hebben over de Oosterweelwerken. Ik denk dat heel Vlaanderen op zijn kop zou staan, en heel economisch Vlaanderen op zijn kop zou staan. Grote ontgoocheling, ik kan mij alleen maar aansluiten bij de andere collega's.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik kan u alleen maar bevestigen dat ik die ontgoocheling perfect begrijp, dat op de eerste plaats.

Mijnheer Maertens, u vraagt waarom er op amper vier maanden tijd zo'n drastische wijziging gekomen is in deze kwestie. Ik ga u meegeven dat ik begin oktober werd gecontacteerd om daar dringend een overleg over te hebben. Toen hebben wij van het studiebureau de nieuwe timing zoals zij die voorzien, voorgeschoteld gekregen, daar waar we initieel normaal gezien in september 2021 de boer op zouden gaan met de resultaten van het onderzoek in het kader van de MER, dat onderzoekt wat de impact is inzake geluid, trillingen, de gezondheid van de mensen en dergelijke meer. Met de resultaten van heel dat onderzoek daaromtrent zouden we naar de bevolking gaan. Maar daarvan heeft het studiebureau gewoon gezegd: die resultaten zijn er nog niet, wij zijn daar niet klaar mee, wij kunnen dat ten vroegste in het voorjaar 2022 doen. Dat was de eerste communicatie.

De tweede communicatie was de trechtering, gelet op het feit dat er meer dan twintig inrichtingsalternatieven zijn voor zowel de sluis als de nieuwe ontsluitingsweg. Ook daarvan zegt men: initieel was het bedoeld om die trechtering te doen in november 2021. Men heeft daar, gelet op het feit dat men sequentieel een aantal onderzoeken kan doen, dat men niet gelijktijdig een aantal onderzoeken gaat doen, nu een timing vooropgesteld van november 2022. Als het dan gaat over communicatie over de trechtering, de publieke raadpleging en dergelijke, heeft men dat

nu gepland op december-januari 2023, zodat men dan ten vroegste met het projectbesluit zou komen in het najaar 2023. Dat is de timing die men ons heeft voorgesteld. Word ik daar blij van, ben ik daar gelukkig mee? Uiteraard helemaal niet. Ik heb op de vergadering ook zelf al duidelijk gezegd dat dit niet kan. We zouden eigenlijk al die studiebureaus veel beter een resultaatsverbintenis in plaats van een inspanningsverbintenis meegeven op het moment dat wij hun een dergelijke studie gunnen. Maar u weet ook: als we zouden zeggen al die bijkomende studies te vergeten, dat allemaal achterwege te laten, te zorgen dat we hier een MER, een MKBA, een leefbaarheidsstudie en dergelijke meer hebben, en we de vlucht vooruit zouden nemen, zouden we ten eerste weinig kans op slagen hebben om een goedgekeurde MER te krijgen. We moeten natuurlijk een goedgekeurde MER hebben vooraleer we voort kunnen gaan met het project. Ten tweede zou er tegelijkertijd ook het risico op een Raad van State zijn. Dus ook die elementen zullen dan nog meer het voorwerp kunnen uitmaken van een Raad van State.

Het is allemaal eenvoudig om te zeggen: neem die studiebureaus bij de arm en zeg dat ze wat sneller moeten werken. Het is vaak allemaal zo eenvoudig gedeut. Ik begrijp de ergernissen en de frustraties. Ik denk dat ikzelf ook al meermaals mijn eigen ergernissen niet onder stoelen of banken heb gestoken. Wanneer het telkens gaat over procedures, mevrouw Fournier, al gaat het over een fietspad of over een veiliger kruispunt of over dergelijke grote investeringsprojecten als hier, blijven we voor heel veel zaken gewoon ter plaatse trappelen. Daar moet een kentering in komen, daar moet verandering in komen.

Vandaar dat we in het relanceplan eens te meer hebben gezegd: hervormingen. Maar ook mijn verhaal van Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA) is er een van een andere bestuurlijke aanpak. Ook daar is mijn vierde pijler: hervormingen.

Als we concreet kijken naar het decreet complexe projecten – ik neem het verhaal van Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA), maar ook van de Noord-Zuid in Limburg bijvoorbeeld – dan zien we dat we ook daar heel erg over de timing hebben moeten waken om tot een voorkeursbesluit te komen. We zijn dan blij als we potentieel een voorkeursbesluit hebben. En dan zien we onmiddellijk een Raad van State. Die elementen hebben mij er al toe aangezet om een onderzoek te vragen over de vraag of we niet beter gebruikmaken van andere procedures. Kunnen we niet naar analogie met Nederland veel meer werk maken van een soort omgevingsbesluit of dergelijke? We moeten al deze elementen ter harte nemen. Ik zeg opnieuw: het zit natuurlijk niet bij mijn departement om nieuwe procedures uit te dokteren. Maar de filosofie van het decreet complexe projecten was: het moet vooruitgaan en grote investeringsprojecten mogen niet ellenlang en jarenlang in het slop zitten door tal van Raad van States en veel te lange studieprojecten. Wel, ik vrees dat ons decreet complexe projecten dezelfde weg opgaat als alle MER-procedures en ruimtelijke uitvoeringsplannen in het verleden met nadien pas een omgevingsvergunning. Ik vrees dat we hier allen aan de alarmbel moeten trekken en dringend werk moeten maken van een heroverweging rond tal van facetten in het decreet complexe projecten.

Dat neemt niet weg dat we met de sluis van Zeebrugge in deze procedure relatief ver gevorderd zijn. Ik had ook liever dat ik geen MER moest doen rond lucht, rond trillingen, rond geluid, rond gezondheid en dergelijke, maar dat is vandaag de dag nu eenmaal de regelgeving. Daaromtrent moeten dan heel veel bijkomende onderzoeken gebeuren die niet allemaal gelijktijdig kunnen gebeuren omdat de resultaten van het ene onderzoek een impact kunnen hebben op de te bestellen volgende onderzoeken. Wel, dat zijn nu eenmaal feiten waar we niet gelukkig mee zijn of happy van worden, maar ik kan hier niet anders dan zeggen: dit is de stand van zaken. Ik heb aan de administratie gevraagd om onmiddellijk met dat studiebureau aan tafel te gaan zitten. Het is een consortium van studiebureaus. We zouden nog kunnen zeggen: neem een aantal bijkomende studiebureaus onder de arm om een

aantal bijkomende onderzoeken versneld te laten uitvoeren, maar we zitten hier al met een consortium studiebureaus. Ik kan alleen maar zeggen: werk voort, zorg voor de engst mogelijke timing zodat we minstens het najaar 2023 halen om een projectbesluit te hebben. Zodat we dan definitief allemaal weten: dit is het inrichtingsplan waarmee we aan de slag gaan. De uitvoeringsfase zal dan voor 2024 zijn.

Ik zeg opnieuw: ik blijf waken over de timing, maar ik kan hier weinig verandering in brengen. Laat dit een wake-upcall zijn voor iedereen, zowel voor onze administraties, het parlement maar zeker ook voor de Vlaamse Regering. We moeten dringend iets doen aan onze procedures want hier loopt alles vast en dat kunnen we ons niet permitteren, niet omwille van leefbaarheid, noch omwille van tal van verkeersproblematieken maar ook tout court niet omwille van het imago van stilstand dat we opbouwen en waar uiteraard niemand mee gebaat is.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): We kunnen er blijven over doordrammen, minister, en de ontgoochelingen herhalen. Ik stel eigenlijk voor om in de regeling van de werkzaamheden een verzoek op te nemen dat het studiebureau komt uitleg geven aan het parlement omtrent de oorzaken van de vertraging en wat ze nu onderzoeken. We zullen ook de timing laten uitleggen.

Meteen kan ik dan ook zeggen wat er allemaal niet klopt aan de procedure van de complexe projecten. Ik denk dat het antwoord dat wij nu krijgen iets te vaag is om te kunnen uitleggen aan de inwoners en aan alle mensen die actief zijn in de haven. Ik denk dat we beter eens het studiebureau op het matje roepen voor de nodige uitleg.

De voorzitter: Ik kan dat straks in de regeling van de werkzaamheden inderdaad opwerpen.

Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Mevrouw Van Volcem, u hebt alvast onze steun om dit verder te onderzoeken in het parlement, want ik vind, minister, dat u de verantwoordelijkheid van het studiebureau nogal minimaliseert. U spreekt van een resultaatsverbintenis, maar ik zou het evident vinden dat er aan dergelijke studies een soort resultaatsverbintenis gekoppeld wordt. De budgetten die we daaraan geven, zijn enorm, dus een klein beetje resultaat zou wel op zijn plaats zijn.

De timing voor de heroverweging van de complexe projecten werd al verschillende keren aangekaart in de commissie. De vraag is nu om de daad bij het woord te voegen en daar werk van te maken.

Ik heb nog een laatste punt, minister. Ik heb in het regeerakkoord eens de grote projecten bekeken die gerealiseerd zouden moeten worden. Ik som de projecten voor West-Vlaanderen kort op: de nieuwe sluis in Zeebrugge, de K-R8 in Kortrijk, de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk, de Nx in Zeebrugge, de verbinding Ieper-Veurne, de nieuwe Steenbruggebrug en de studie Dampoortsluis. Ik vraag me af, minister, van al die projecten die in het regeerakkoord staan wat West-Vlaanderen betreft, hoeveel er een eerste spadesteek zullen kennen deze legislatuur.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het is goed dat u zich ook ergert, zoals ook de collega's die aan het woord zijn gekomen, want het is inderdaad godgeklaagd – ik zeg het nog eens: godgeklaagd – dat de bouw van de nieuwe zeesluis naar de

volgende legislatuur moet worden verschoven, hopelijk niet naar de Griekse kalenden. Maar het is ook godgeklagd dat een complex project als dit op slechts vier maanden tijd van 'alles op schema' naar 'het draait stevig in de soep' kan evolueren. Dan denk ik dat daar één les uit kan worden getrokken: de opvolging door onze Vlaamse administratie en het nauwe overleg met het studiebureau moet strakker worden. Ik steun dan ook het verzoek om het studiebureau naar het parlement te roepen om daar verdere uitleg over te verschaffen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen met e-steps – 382 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Collega's, ik ben al eens rond e-steps tussengekomen. Ondertussen zijn collega's daarover ook in andere instanties of parlementen tussengekomen. Eind september kwamen e-steps reeds uitgebreid aan bod in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. We hadden het toen over een mogelijke leeftijdsgrens en over sensibiliseringsacties. De minister stelde toen concluderend: "Kortom, ook hier zullen we toekomstgericht verder focussen op de opleidingen en rijvaardigheden van de gebruikte toestellen in het verkeer." Ik beloofde toen de minister haar waarschijnlijk binnen afzienbare tijd opnieuw dezelfde vraag te stellen. En kijk eens aan, voorzitter, hier ben ik met mijn vraag.

Dit weekend konden we een oproep van mond-, kaak- en aangezichtschirurg Christophe De Foer lezen, die met aandrang vraagt – dat is zijn vraag – de e-step achterwege te laten. Volgens de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) was er in 2020 een even grote kans om te sterven op een e-step als op een fiets. Maar de kans op hospitalisatie, het belanden op intensieve zorgen en het ondergaan van operaties is wel hoger bij e-steps. Zowel het aantal letselongevallen als het aantal zwaargewonden kenden een significante stijging in 2020 tegenover 2019. Dit ziet de heer De Foer ook in de ziekenhuizen waar hij actief is als chirurg.

De geweldige jaren tachtig ken ik ook nog. Toen waren we ook wel iets jonger. Toen hadden de chirurgen inderdaad hun handen vol met mensen die binnenkwamen na een ongeval met de wagen. We weten allemaal nog dat men dan van school tot school ging met die zware beelden van jonge mensen die uit verhakkelde wagens kwamen. Nu hebben we overal airbags. Er is de massale gordeldracht die we nu gelukkig wel kennen. En in de jaren negentig verminderden die trauma's dan aanzienlijk door die extra maatregelen, en ook door sensibilisering, voor alle duidelijkheid.

Maar nu zien we blijkbaar toch opnieuw een terugkeer, voornamelijk door de elektrische step. De chirurg pleit voor een verplichte helmdracht, het verbieden van het dragen van oortjes en hoofdtelefoons, het verbieden van rijden op de stoep, betalen per kilometer in plaats van per minuut, een lagere maximumsnelheid. En er zullen zich ook nog verdere technologische verbeteringen opdringen in de loop van de tijd, vermoed ik, die het rijden met de e-step veiliger maken. Dat zijn ook voorstellen van die chirurg.

Maar ik heb daarbij toch de volgende vragen voor u, minister. Bent u nog steeds van oordeel dat toekomstgericht verder focussen voldoende is, of dringen meer onmiddellijke maatregelen zich op, vanwege de vele ongevallen met e-steps? En hoe staat u tegenover de maatregelen die de heer De Foer voorstelt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, mijnheer Meremans. U zult begrijpen dat mijn standpunt sinds september niet drastisch gewijzigd is wat dat betreft. We kennen allemaal de verkeersongevallencijfers van 2020. Daaruit blijkt dat weggebruikers uit de leeftijdscategorie tussen 0 en 24 jaar bijna de helft uitmaken van de slachtoffers onder de e-steppers. Bijgevolg zou je ook kunnen zeggen dat de helft van de ongevallen gebeurt bij de leeftijdscategorie plus 25 jaar.

Alleszins is het duidelijk dat we naar de volledige groep van gebruikers moeten kijken en dat we daar extra inspanningen voor moeten leveren. Dat is ook iets wat we effectief hebben opgenomen in ons verkeersveiligheidsplan: de actieve weggebruikers centraal stellen, met enerzijds het verhogen van de verticale leerlijn en het inzetten op educatie en anderzijds uiteraard ook sensibilisering ten aanzien van de gebruikers, maar bijvoorbeeld ook ten aanzien van de verkopers, opdat iedereen zich pas met een dergelijk toestel in het verkeer gaat begeven als men zich eerst alle vaardigheden daaromtrent volledig eigen heeft gemaakt. Dat is alleszins waar wij volop op willen inzetten.

Ik blijf herhalen dat als het over verkeersveiligheid gaat, het enerzijds over veilige en comfortabele infrastructuur gaat. Daar zetten we met zijn allen ten volle op in, door onder andere te zorgen voor veilige en comfortabele fietspaden, conflictvrije kruispunten, veilige schoolroutes, veilige schoolomgevingen en dergelijke meer, om er toch maar voor te zorgen dat die infrastructuur zo veilig mogelijk is. Maar anderzijds is natuurlijk ook het gedrag van de weggebruiker nog altijd een essentieel onderdeel daarvan. Bepaalde gedragingen kunnen echt niet door de beugel. Eenieder die dergelijk gedrag stelt, weet ook perfect dat hem dat duur kan komen te staan, door onder andere ongevallen en zware lichamelijke letsels.

U vraagt specifiek naar de maatregelen die de heer De Foer voorstelt. Het valt mij op dat de heer De Foer het vooral heeft over verplichten en verbieden. Ik denk dat we vooral eenieder moeten responsabiliseren. Daarbij is het kiezen voor zelfbescherming steeds het beste idee voor alle weggebruikers, niet alleen voor de e-steppers, maar ook voor de speedpedelecers, de fietsers, de voetgangers, en uiteraard ook de automobilisten. Kortom, ik denk dat we moeten blijven inzetten op het sensibiliseren van de weggebruikers tout court, om in te zetten op hun eigen gedragingen en hen daarvoor te responsabiliseren.

Nu, als het specifiek gaat over de maximale snelheid, een eventuele leeftijdsgrens en extra verkeersmaatregelen, wegcode-elementen opnemen, dat zit op het federale vlak. Ik kan u wel meegeven dat we daaromtrent overleg hebben gehad met onze federale collega's en dat we op de laatste interministeriële conferentie (IMC) hebben afgesproken met alle mobiliteitsministers om een interfederale werkgroep op te richten om te kijken hoe de regelgeving rond e-steps moet worden aangepakt om te zorgen voor meer veiligheid. Dat kan gaan over minimumleeftijden, over de beperking van gebruikers, want soms staan ze met twee op één step – dat kan uiteraard niet en dat verhoogt het gevaar. Opnieuw is de verantwoordelijkheidszin van de gebruikers essentieel. Alles handhaven zal niet altijd evident zijn.

Alleszins zal de interfederale werkgroep bekijken welke maatregelen er nog zouden moeten komen voor de verkeersveiligheid. We hebben de uitnodiging van de werkgroep intussen ontvangen. Ik hoop dat we zo snel mogelijk eventueel bijkomende elementen kunnen meegeven vanuit de werkgroep.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, het is een beetje hetzelfde antwoord als de vorige keer. Voor mij is dat nu echt niet meer voldoende.

Waarom niet? Ik geef toe dat dit verbieden en dat verbieden, dat moet en dit moet, soms een averechts effect heeft. Ik heb gelezen wat onze voormalige collega en nu kamerlid Vandenbroucke daarover heeft gezegd. Het is federale materie, ja, maar we mogen niet als konijnen op een lichtbak zitten kijken naar het federale. We moeten zelf met een plan komen. De nood in Vlaanderen is er nu eenmaal. Overal in de gemeenteraden komen er vragen over de e-steps. Een collega in mijn eigen stad gaat daar ook een vraag over stellen in de gemeenteraad.

De lokale besturen zitten ermee. Het gaat over het gebruik van e-steps, ongevallen en nog veel meer. Het gaat over wat er op het voetpad ligt, of ze op het voetpad mogen rijden of niet. Het gaat over de Onewheels, die zijn er ook, hoe gaan we daarmee om? De vorige keer had ik het over de elektrische fiets. Ik mis een totale aanpak in Vlaanderen. Ik mis een gezamenlijk plan over al die nieuwe modi. Ik ga ermee akkoord dat we een evenwicht gaan moeten zoeken tussen wat soms betutteling wordt genoemd en ... Ik heb zelfs iemand horen zeggen dat ik me ook erg pijn kon doen als ik uitglijd over een bananenschil. Ja, dat klopt. Als ik van mijn stoel val, kan ik me ook erg pijn doen. Dergelijke uitspraken vind ik nogal frappant, eerlijk gezegd.

De Vlaamse overheid kan meer doen. De nood is er in onze steden en gemeenten. Ik heb me voorgenomen om een grondig onderzoek te doen en zo eventueel te komen tot een visie op de nieuwe modi. Ik wil die gerust delen met de leden van de andere partijen, zodat we in deze commissie de hand aan de ploeg kunnen slaan en iets meer doen.

In elk geval – dat is mijn vrees tegenover die werkgroep – moeten we vanuit Vlaanderen meer doen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, vanuit mijn fractie deel ik de bezorgdheden van collega Meremans.

We willen de vele steps die kriskras gedropt worden, daar weg, dat is gevaarlijk en onveilig. We hebben al genoeg voorbeelden gehoord en gelezen. CD&V is vragende partij om verplichte dropzones in te voeren. Het klinkt ouderwets, maar het is een vorm van respect voor het materiaal en de steps.

Ten tweede: een minimumleeftijd van 16 jaar. We kunnen daar ook volledig mee akkoord gaan, maar die moet wel in de wegcode ingeschreven worden.

Het derde punt is een verbod op het rijden op het voetpad. Het is een beetje dubbel: dat zou eigenlijk moeten kunnen als men stapvoets rijdt. Maar de vraag is natuurlijk of men eigenlijk stapvoets kan rijden met een e-step. De snelheid is dan 5 à 6 kilometer per uur en het klinkt niet echt logisch om met een e-step maar aan 5 kilometer per uur te rijden. Er wordt dan ook gekeken naar de handhaving. Dat is natuurlijk ook niet altijd evident. Als we de e-step gelijk zouden stellen met de fiets, denk ik dat dat verbod dan ook logisch zou zijn. We hebben eens een lijstje gemaakt en gekeken naar andere landen. Dan zien we toch, wat het verbod op het rijden op het voetpad betreft, dat het in heel veel andere landen ook verboden is. Ik kijk daarbij naar Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Italië, Oostenrijk, Zwitserland, Zweden. Bijna alle Europese landen hebben een verbod ingevoerd op het rijden met een e-step op het voetpad. Dat kunnen we ook wel voor een stuk volgen.

Er wordt heel veel gekeken naar het federale niveau. Maar eigenlijk kunnen we zelf ook – zoals collega Meremans ook zei – stappen zetten. Ik ben volledig akkoord met het maken van een plan vanuit het Vlaamse niveau om de problematiek van e-steps aan te pakken.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dit is een interessante discussie, collega's, die we hier inderdaad al eens gevoerd hebben. Het is heel belangrijk dat de verschillende ministers van Mobiliteit, en dus ook de federale minister, al aangekondigd hebben dat hierover overleg zal plaatsvinden. Ik begrijp ook dat de minister zich ten volle zal engageren in dat overleg. Dat is een goede zaak.

Collega Meremans, ik denk inderdaad dat een gewest kan opteren om in dezen een bepaald regelgevend kader te scheppen binnen haar bevoegdheden. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is van plan om dat te doen, dat is begin deze week aangekondigd. Dat gaat dan bijvoorbeeld over die verplichte dropzones en ook over de snelheid waarmee die steps kunnen rijden, bijvoorbeeld in de voetgangerszone in het centrum van de stad. Alleen is het toch een beetje de tendens in deze commissie en in het Vlaamse Gewest om zeer sterk te kijken naar de autonomie van de lokale besturen. We hebben dat gezien in de discussie rond 30 kilometer per uur in de bebouwde kom. Dan stel ik mij de vraag – en het is een vraag, collega's, geen conclusie – of de verschillende contexten in stedelijk gebied en in landelijk gebied in Vlaanderen niet zodanig verschillend zijn dat het misschien beter is om bijvoorbeeld het vastleggen van zulke verplichte dropzones over te laten aan de gemeentebesturen. Ik dacht dat dat een beetje de logica was van deze meerderheid, maar misschien groeien de inzichten dat er soms ook op Vlaams niveau een regelgevend kader voorzien moet worden.

Wat de minimumleeftijd van 16 jaar betreft: dat is een discussie die zeker gevoerd moet worden. We zien de cijfers, we zien ook dat er bijvoorbeeld voor elektrische fietsen en voor bromfietsen bepaalde regels zijn. Wij denken wel – dat is een beetje de redenering van collega Meremans over de verbiedende maatregelen of bijvoorbeeld de maatregel om een helm te dragen – dat je het kind niet met het badwater moet weggooien. We denken dat daar zeker een debat over moet plaatsvinden, maar dat je ook moet durven kijken, voor die e-steps in het bijzonder, of het daar aangewezen is om ook die leeftijd van 16 jaar te hanteren of eventueel een jongere leeftijd. Daarvoor is het misschien aangewezen dat het federale parlement daar een hoorzitting over zou organiseren met mensen die daarover op basis van objectieve gegevens verslag kunnen uitbrengen.

Ik denk dat het debat absoluut nodig is. Wij kunnen ons achter de vraag scharen om hier te werken aan een reglementair kader, maar we zouden dat graag op een aantal andere dingen zoals 30 kilometer per uur in de bebouwde kom ook doen. Ik denk dat dat meer zou bijdragen aan de verkeersveiligheid dan het invoeren van dropzones op Vlaams niveau.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik wil even terugkomen op de laatste uitspraak van de heer Bex. Ik denk dat we in de commissie al ruimschoots aandacht besteed hebben aan dat regelgevend kader rond die 30 kilometer per uur en dat we daaruit zijn. Ik denk dat we daar niet veel langer nog discussie over moeten voeren.

Wat die e-steps betreft, denk ik dat de denkpiste van collega Meremans om dat regelgevend kader toch eens te bekijken, inderdaad een interessante denkpiste is. Er zijn immers toch nog heel veel hiaten. Heel veel bestuurders van e-steps weten nog altijd niet dat ze met hun e-step vooral op de fietspaden moeten rijden en, zoals mevrouw Fournier zegt, dat men enkel op een voetpad kan rijden wanneer het stapvoets is, 5 à 6 kilometer per uur.

Heel veel van die e-stepgebruikers weten dat nog altijd niet en dat gaat natuurlijk onvermijdelijk leiden tot ongelukken.

Nogmaals rond het regelgevend kader: de smartphone, de oortjes ... We zien toch heel veel gebruikers van e-steps met die smartphone en met oortjes. We hebben het er ook al over gehad dat fietsers daarmee rondrijden. Dat bevordert het veiligheidsaspect niet. Ook daar moeten we eens kijken wat er kan en wat er niet kan zonder al te veel regelneverij. We moeten kunnen gebruikmaken van het gezond verstand van de bestuurders.

Wat handhaving betreft, heeft de minister het onder andere gehad over steps die gebruikt worden door twee personen tegelijk. Ik denk dat er toch wel een tandje bijgestoken mag worden wanneer het gaat over handhaving. Wanneer een autobestuurder met een smartphone in zijn wagen zit te bellen, wordt hij beboet. Dat zou men ook mogen doortrekken naar de e-steps en de fietsers toe. Dat zou al heel wat ongevallen kunnen voorkomen. En ja, ook dat regelgevend kader is voor ons zeker en vast bespreekbaar.

Ten slotte wil ik ook nog van de gelegenheid gebruikmaken om het her en der achterlaten van die steps aan te klagen. Dat getuigt niet alleen van een gebrek aan respect voor het ontleende toestel, maar het leidt ook tot gevaarlijke situaties voor voetgangers die kunnen struikelen en zich bezeeren. Recent is er in Antwerpen trouwens een groep aangemaakt die daarover klachten registreert en elke dag steeds meer leden heeft.

We staan achter de vraag van collega Marius Meremans.

De voorzitter: Minister Lydia Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat we eerst en vooral moeten beginnen met het adagium dat iedereen kent: iedereen wordt geacht de wet te kennen. Het moment dat ik mij in het verkeer begeef, word ik geacht de wet te kennen en het verkeersreglement toe te passen. Ik zie ook soms twee of drie mensen op één fiets, bijvoorbeeld een jonge gast voor op het stuur. Is dat goed, is dat veilig? Neen, uiteraard niet. Maar we kunnen ook niet – als mensen moedwillig een aantal laakbare gedragingen stellen of zich op onveilige wijze in het verkeer begeven – voor alles een regel maken. Dat wil ik toch eerst even heel duidelijk stellen.

Ten tweede: men vraagt hier enerzijds bijkomende regels. Als het gaat over regels over het wegverkeersreglement, dan moet ik opnieuw zeggen dat dit bij de federale overheid zit. Ik herhaal dat ik zelf op het interministerieel overleg waar mijn collega's van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, van het Waals Gewest, maar ook de federale minister van Mobiliteit aanwezig zijn, een pleidooi heb gehouden om een interfederale werkgroep op te richten rond het verhaal van onder andere de e-steps omdat daar wel wat bijgeschaafd kan worden inzake de regelgeving.

Maar als we morgen een ander regelgevend kader hebben, dan zullen we nog altijd een aantal personen in het verkeer zien opduiken die zich toch misdragen, die met twee op een step plaatsnemen, of die al telefonerend of zigzaggend zich over de weg begeven. Dat zal altijd gebeuren. Het neemt niet weg dat we die interfederale werkgroep gevraagd hebben om de regelgeving rond e-steps te bekijken om te zien wat desgewenst aangepast moet worden.

Als het gaat over dropzones dan moet ik de heer Bex gelijk geven. Ik denk niet dat wij vanuit Brussel moeten bepalen welke gemeente waar een dropzone moet inrichten om steps achter te laten. Ook hier gaat het eigenlijk opnieuw om een soort laakbaar gedrag. Als ik met een step rijd en ik laat die gewoon pardoes vallen op een stoep zodat die een hindernis vormt voor andere weggebruikers, ben ik eigenlijk op dat moment een hindernis aan het aanbrengen op de openbare weg. Dat is uiteraard niet toegelaten. Het gaat over de verantwoordelijkheidszin van elke persoon die zich in het verkeer begeeft. Dat moeten we centraal stellen. Dat we bijkomende maatregelen moeten nemen, ontken ik niet, dat hebben we ook heel

expliciet opgenomen in ons verkeersveiligheidsplan. De actieve weggebruiker, waar ook de e-stepper toe behoort, staat centraal. We moeten zorgen dat er wordt ingezet op educatie, maar ook op tal van sensibiliseringsacties. Verder, opnieuw die interfederale werkgroep om te kijken waar eventueel regelgeving aangepast moet worden om de verkeersveiligheid alsnog meer te verhogen.

Maar ik denk dat we eerst op de resultaten van de werkgroep moeten wachten en dat we desalniettemin iedereen verder moeten oproepen om mee te werken aan verkeersveiligheid en zich in regel te stellen wanneer hij of zij zich in het verkeer begeeft. Iedereen moet continu aandacht hebben voor elke andere weggebruiker en moet zich veilig verplaatsen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord en, collega's, bedankt voor de reacties.

Eerst en vooral wil ik zeggen dat wij aan gemeenten niet gaan opleggen waar een dropzone moet komen. Dat is de taak van de gemeente of stad zelf. Zij kennen de situatie het beste, dus daar gaan wij ons niet mee moeien.

Ik hoor hier zeggen dat er een hoorzitting moet komen in het federaal parlement, maar mijn oproep is: het is een acuut thema, waarom houden we daar in onze commissie geen hoorzitting over? Waarom vragen we hier geen experts? Waarom vragen we zelf niet naar verschillende zaken? Zo kunnen we zelf tot een soort van besluit komen binnen de schoot van deze commissie en kan de minister veel sterker staan als ze rond de tafel gaat zitten met haar federale collega's. Dat is mijn vraag aan de collega's hier: laat ons dat doen. Dan kunnen we partijoverschrijdend zien hoe we daarmee verdergaan. Je voelt dat het leeft. In verschillende gemeenten komt het op de agenda van de gemeenteraad, dus ik vind dat we daar iets mee moeten doen.

U hebt gelijk, minister, dat ieder zijn verantwoordelijkheid heeft, maar als jonge mensen met complexe breuken op operatietafels komen, dan vind ik dat ook wij vanuit het Vlaams Parlement een verantwoordelijkheid hebben. Vandaar mijn oproep om dat hier te organiseren en daar van hieruit de nodig activiteiten aan te koppelen. Misschien kunnen we straks eens kijken om rond die nieuwe modi en hoe we daar het best mee omgaan een hoorzitting te organiseren. Het gaat niet over alles verbieden, want daar ben ik ook niet voor – op den duur kan er niets meer, dus je moet soepel of flexibel zijn – maar er moet wel een kader voor gevonden worden.

De voorzitter: Dat is al de tweede suggestie voor een hoorzitting vandaag. We zullen dat straks in de regeling der werkzaamheden bespreken.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fiscale steun aan lokale besturen en het middenveld voor het plaatsen van laadpalen – 397 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Collega's, minister, vorige week spraken we nog over de grote ambitie van de Vlaamse Regering om het elektrisch rijden te stimuleren, en

uiteraard ook de uitrol van elektrische laadpalen. Ook de Federale Regering ondersteunt deze ambitie, met name dankzij het plan van minister van Financiën Vincent Van Peteghem voor de vergroening van het wagenpark. Zowel voor particulieren als voor bedrijven die wensen te investeren in semipublieke of publieke laadpalen, kent de federale overheid belastingvoordelen toe. Sinds 1 september 2021 krijgen particulieren een belastingvermindering van 45 procent, met een maximum van 1500 euro per laadpaal. Voor bedrijven wordt een belastingaftrek van 200 procent voorzien. In 2023 zullen deze voordelen dalen tot respectievelijk 30 procent en 150 procent, om vervolgens verder uit te doven.

De maatregelen die vanuit de Vlaamse overheid en de federale overheid reeds genomen zijn, zullen leiden tot een enorme groei in de aanwezigheid van bereikbare publieke en semipublieke laadpalen. De federale overheid kan echter uitsluitend belastingvoordelen toekennen aan particulieren en bedrijven. Voor lokale besturen en het actieve middenveld lukt dat niet: als we hen willen ondersteunen bij het plaatsen van laadpalen, valt dat eerder onder de bevoegdheid van de Vlaamse Regering.

Minister van Binnenlands Bestuur Bart Somers kondigde eind mei al een aantal maatregelen aan om ervoor te zorgen dat lokale besturen werk maken van meer laadpalen, van één laadpunt per honderd inwoners tegen 2030. Financiële prikkels hoorden daar echter niet bij. De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) stelde daar vragen bij en keek met gemengde gevoelens naar het initiatief van Somers.

Ik heb dan ook een aantal vragen voor u, minister. Welke mogelijkheden ziet u om lokale besturen en middenveldorganisaties financieel te ondersteunen in de uitbouw van semipublieke laadpalen en om hun de juiste incentives te geven om die actief te plaatsen? Gaat u in overleg met de Federale Regering om maatregelen en financiële incentives op elkaar af te stemmen op het vlak van het plaatsen van laadpalen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega Brouns, voor uw heel actuele vraag. We willen uiteraard zeer veel laadpaalinfrastructuur hebben, om zodoende ook echt de vergroening van heel onze wagnenvloot, van alle personenwagens en dergelijke, zo veel mogelijk te faciliteren.

Welke mogelijkheden zien wij vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) richting de lokale besturen en/of middenveldorganisaties? Ik kan u meegeven dat we pas een call hebben gelanceerd rond semipublieke laadpalen op het private domein. Daarvoor hebben we dus al ondersteuningsmaatregelen ter beschikking gesteld. Het is een projectcall die afgesloten is en waarbij iemand die een project indient, ook effectief een subsidie kan ontvangen. De beschikbare subsidies worden binnenkort toegewezen. Ik zal waarschijnlijk in 2022 opnieuw een dergelijke call lanceren. We hebben gezien dat er heel veel interesse voor is. We zijn er dus toe geneigd om in 2022 een nieuwe dergelijke call te lanceren waar iedereen op kan inschrijven.

We weten uiteraard ook dat gemeenten erbij gebaat zijn om laadinfrastructuur te hebben op het openbare domein. Daarvoor zijn we volop bezig met het in de markt plaatsen van concessies voor laadpaalexploitanten. We zijn dat volop aan het voorbereiden. Dat is niet zozeer een financiële ondersteuning, maar het helpt de lokale besturen wel enorm vooruit. Op die wijze kunnen zij dan gebruikmaken van een Charge Point Operator (CPO) of laadpaaloperator, zonder zelf openbare aanbestedingen te moeten gaan doen.

Zoals ik hier al veel keren heb gezegd, wordt momenteel ook de laatste hand gelegd aan de potentieelkaarten voor lokale besturen. Qua centrumsteden zijn die al klaar en worden die al ter beschikking gesteld en gebruikt. Die potentieelkaarten zijn er om aan te duiden waar het net voldoende uitgebreid is en waar het aangegeven is en er veel potentiële e-wagengebruikers wonen. Zodoende wordt aangegeleid waar het potentieel het best is om in te zetten op laadpaalinfrastructuur. Tegen het einde van het jaar zullen die potentieelkaarten voor alle lokale besturen ter beschikking zijn. Dat is een dynamische tool. Die zal telkens ook geüpdatet worden. Zodoende ondersteunen deze potentieelkaarten de lokale besturen in hun zoektocht naar geschikte locaties om laadinfrastructuur te plaatsen.

Verder hebben we dan in 2022 de uitrol van de publieke punten op het openbare domein. Die zullen conform het recente decretaal vastgelegde systeem van 'paal volgt wagen' zijn. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal daar verder in coördineren en voorzien in de uitbating van het digitale loket, waarlangs de verschillende aanvragen kunnen worden ingediend door burgers die niet de mogelijkheid hebben om op eigen privaat domein op te laden.

Dan kom ik bij de vraag over de Federale Regering en de incentives die men daar geeft. De huidige steunmaatregelen, zowel degene die wij nemen als degene die men op federaal niveau neemt, passen perfect in het Europese relancebeleid. In dat kader vindt er uiteraard ook onderlinge afstemming plaats. Er zijn ook ambtelijke contacten geweest over een aantal technische aspecten, zoals de gehanteerde definities, het beheer en het gebruik van data en dergelijke meer.

Op dit ogenblik kennen we alle federale maatregelen. Uiteraard zullen we daar dan ook rekening mee houden, zodat ze zo veel mogelijk op elkaar afgestemd zijn en dat ze elkaar niet overlappen en er dus ook geen dubbel gebruik is van mogelijke subsidies inzake laadpaalinfrastructuur.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Het is belangrijk dat er geen overlap is, dat er goede afstemming is. Zoals de VVSG opmerkt, is de afstemming cruciaal voor het plan van minister Somers omtrent laadpalen. U verwijst naar de potentieelkaarten. Ik ga ervan uit dat die opmerking wordt meegenomen en dat er een goede afstemming is, zodat ze elkaar versterken.

Nog een bekommernis is gelukkig bijgestuurd. Wij hebben op het platteland ervaren dat er meer moet worden geïnvesteerd waar er potentieel zit. Dat mag er niet toe leiden dat de gebieden waar het potentieel aan elektrische wagens nog niet zo groot is, vergeten worden. Ik begrijp dat dit niet zo is. Er gebeuren wel investeringen, maar daarvoor hebben we druk moeten uitoefenen in de voorbije maanden. Dat komt door een gebrek aan rentabiliteit. Ik doe een oproep – dat zal u niet verwonderen, en u zult het wel ondersteunen – en pleit ervoor om de buitengebieden niet te vergeten. Ook daar is het belangrijk om de omslag mee te maken en de elektrische trein niet te missen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van de bus- en tramhaltes
– 400 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, de toegankelijkheid van de bus- en tramhaltes is al langer een probleem in Vlaanderen. Uit door u aangehaalde cijfers blijkt dat amper 13,3 procent van de haltes toegankelijk is voor personen met een motorische beperking. Voor personen met een visuele beperking ligt dat cijfer nog lager, op 6,4 procent.

Reeds in een schriftelijke vraag van maart 2020 vroeg ik u bij het inzetten van lagevloerbussen voor het faciliteren van het instappen voor mindervaliden en senioren naar de aangepaste infrastructuur hiervoor. Zo moet bijvoorbeeld de berm aan de halte worden verhoogd. Dat is in de meeste gevallen de taak van de lokale besturen waar deze haltes zich bevinden.

Eind november 2020 hebt u het Masterplan Toegankelijkheid voorgesteld. Zo moet 50 procent van de haltes van het kern- en aanvullend net toegankelijk zijn tegen 2030, zodat ongeveer 70 procent van de reizigers kunnen rekenen op een toegankelijke rit. Er wordt in 2021 dan ook 3,8 miljoen euro geïnvesteerd in het toegankelijk maken van haltes langs gewestwegen. Alle Hoppinpunten moeten ook 100 procent toegankelijk zijn. Dat zijn de haltes langs gewestwegen.

Om meer toegankelijke haltes langs gemeentewegen te verkrijgen, lanceerde u de projectoproep Toegankelijke Haltes, die kadert binnen het Masterplan Toegankelijkheid. De projectoproep Toegankelijke Haltes voorziet verschillende drijfveren voor lokale besturen. Steden en gemeenten kunnen het charter Masterplan Toegankelijke haltes ondertekenen en zich zo engageren om toegankelijke haltes aan te leggen of bestaande haltes toegankelijk te maken en om bij elke investering in het openbaar domein een toegankelijkheidstoets te doen. Daarnaast voorziet u een subsidie van 5000 euro voor het toegankelijk maken van een halte of het aanleggen van een toegankelijke halte langs gemeentewegen. Voor gemeenten trekt u 1,8 miljoen euro uit. Dat budget zal 350 extra toegankelijke haltes langs gemeentewegen opleveren. Vlaanderen organiseert ook een coachingtraject waarbij lokale besturen ondersteund worden door Inter bij de opmaak en uitvoering van een actieplan.

Minister, denkt u dat het voorziene budget voldoende is voor het toegankelijk maken van haltes aan gewestwegen tegen 2030? Ook de Mobiliteitsraad (MORA) maakt deze bedenking en vraagt tevens om een periodieke rapportering te doen over de stand van zaken over de toegankelijkheid van haltes en Hoppinpunten. Deelt u zijn visie?

Wat is tot op heden de respons van steden en gemeenten wat betreft het charter Masterplan toegankelijke haltes? Doen de steden en gemeenten veel beroep op het coachingtraject van Inter Vlaanderen? Zijn er steden en gemeenten die een voortrekkersrol spelen? Is er daarbij een soort van rangschikking? Worden lokale overheden die achterblijven extra gestimuleerd of misschien zelfs door u geïnterpelleerd?

Ook de MORA stelt voor een centraal meldpunt te creëren en daarnaast ook geanonimiseerde data te verzamelen over het effectief en potentieel gebruik van haltes door minder mobiele mensen. Zo dragen de gebruikers zelf bij aan de prioritering en rapportering. Wat vindt u van dit standpunt van de MORA, specifiek over het creëren van zo'n centraal meldpunt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor uw vraag. Het is iets dat regelmatig terugkomt en dat zeker de moeite is om te blijven opvolgen: het toegankelijk maken van onze haltes langs gewestwegen, maar ook langs onze gemeentewegen.

We spreken van haltetoegankelijke lijnen als de helft van de halteplaatsen op die lijnen toegankelijk zijn. We maken hier natuurlijk het onderscheid tussen gemeentewegen en gewestwegen. Voor gemeentewegen hebben we jaarlijks een bedrag van 1,8 miljoen euro voorzien, specifiek voor de bestaande haltes. Uiteraard hebben we ook de subsidies voor de lokale besturen voor het inrichten van Hoppinpunten. Op het moment dat men vandaag nieuwe Hoppinpunten gaat lanceren, gaan we ervan uit dat bij de aanleg van nieuwe er sowieso altijd rekening wordt gehouden met alle toegankelijkheidsvereisten.

Daarnaast hebben we ook de haltes langs gewestwegen, waarvoor we dat bedrag van ruim 3,8 miljoen euro hebben voorzien. Dat budget zit eigenlijk bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) binnen de doorstroming. Dat wordt daar gemonitord. Soms heb je een aantal onzekere factoren waarom een bepaalde halte snel uitgevoerd kan worden of niet. Maar dat wordt binnen AWV zelf gemonitord en dan gaat men kijken in welke mate daar eventueel een herschikking moet gebeuren. Op dit ogenblik zijn dat de middelen die men daarvoor uittrekt.

Wat het charter voor het Masterplan Toegankelijkheid betreft, zijn er ondertussen 32 gemeenten die het Mobiliteitscharter al ondertekend hebben. Voor de eerste lichting van het coachingtraject hebben zich 26 gemeenten aangemeld. Deze gemeenten worden nu één jaar lang door Inter begeleid bij de opmaak van een soort actieplan om heel gestructureerd te werken aan de uitrol van het aanleggen van toegankelijke haltes.

Het is de bedoeling om met tal van sensibiliserende maatregelen lokale overheden die achterblijven, die op dit ogenblik niet inzetten op die toegankelijke haltes, mee over de streep te trekken en te laten leren van de goede voorbeelden en hen zodoende te overtuigen om hierin maatregelen te nemen.

Wat betreft de adviezen van de MORA, kan ik u meegeven dat wij die uiteraard zeer waardevol vinden en ook mee ter harte nemen. Specifiek wat de betrokkenheid en het delen van informatie betreft, zijn we in overleg met onder meer Niets Over Ons Zonder Ons (NOOZO), de Vlaamse adviesraad handicap.

Alleszins is het ook goed dat we op lokaal niveau gebruikersstandpunten kunnen meenemen in de prioritering van de toegankelijk aan te leggen haltes. Zo wordt in de methodiek die Inter hanteert voor de opmaak van een actieplan reeds bijzondere aandacht besteed aan de inbreng van plaatselijke ervaringsdeskundigen, meestal de eigen gemeentelijke administratieve diensten die heel goed weten waar de nood het hoogst is om werk te maken van die toegankelijke haltes.

We gaan alleszins met al deze aanbevelingen aan de slag. We hebben sowieso ons meldpunt bij AWV, maar we hebben ook telefonische meldingen, we hebben ook een burgerplatform. Daar kunnen dus al tal van meldingen gedaan worden. Nog een nieuw volledig platform uitrollen, ik denk dat dat iets minder aangewezen is. Ik denk dat we beter gebruikmaken van de verschillende meldkanalen waar men op dit ogenblik al terecht kan en daarmee aan de slag gaan en er zo voor te zorgen dat, als er bijkomende vragen of suggesties zijn die daar ter kennis gebracht worden, ze ter harte genomen kunnen worden om gevolg te kunnen geven aan de noodzaak van de bijkomende locaties.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Dank u, minister, voor uw aandacht. Het is positief dat hier steeds meer aandacht naartoe gaat. Het is ook positief dat bij de aanleg van Hoppinpunten er van bij de start rekening mee wordt gehouden. Iets minder positief ben ik over het charter Masterplan toegankelijke haltes. U zegt dat 32 lokale besturen het ondertekend hebben, maar we tellen in Vlaanderen 300 gemeenten. Dat is dus nog maar 10 procent. Ik stel voor dat u daar iets meer reclame voor gaat maken bij de lokale besturen, want ik vind het vrij belangrijk. Op een bus stappen lijkt voor ons,

mensen die fysiek in orde zijn, heel evident. Het is pas als je eens meegaat met iemand die in een rolstoel zit of zelfs nog maar een kinderwagen gebruikt, dat je beseft dat die mensen tegen heel veel obstakels aanbotsen. Dat is jammer, want dat is een extra belemmering voor die mensen om gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer.

Ik ben tevreden met uw antwoord, minister, maar ik hoop dat u bij die lokale besturen iets meer reclame gaat maken voor het charter Masterplan toegankelijke haltes.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het feit dat hier meteen drie handjes opgaan, geeft aan dat dit iets is dat deel uitmaakt van onze leefwereld, waarover wordt gesproken aan de keukentafel. U bent iemand met een gemeentelijke reflex, u hebt een heel lange ervaring in het gemeentelijk bestuur. Je kunt eigenlijk met de grootteorde van middelen die Vlaanderen hanteert met een bescheiden omvang aan budgetten op dat vlak van toegankelijke haltes een wereld van verschil maken en daarbij ook altijd eer doen aan hetgeen al gebeurt. Er gebeurt al het een en het ander. Maar ik denk dat je daar met soms nog wat geld bij te zetten, echt waar, een wereld van verschil kunt maken.

Ik wil u trouwens bedanken. Op dit ogenblik wordt er met relancemiddelen die u hebt ontvangen, zwaar geïnvesteerd om de oversteekplaatsen op de gewestwegen, onder meer de N78 in het Maasland, veiliger te maken. Bij ons zijn die werken bezig. Ik krijg precies uit diezelfde doelgroep waar onze formele voorzitter naar verwees – mensen die in een rolstoel zitten, mensen die zich voortbewegen met behulp van een rollator, mensen die dat op krukken doen – signalen dat zij er meteen het voordeel van inzien, niet alleen wat betreft de toegankelijkheid, maar ook wat betreft het verhogen van de verkeersveiligheid.

Ik denk ook, minister, dat door het feit dat we bezig zijn met het hele verhaal van basisbereikbaarheid en ook het verhaal van de 'last mile', die helemaal anders wordt georganiseerd, je een feitelijke sanering van opstapplaatsen krijgt. Dus, je gaat daar eigenlijk inderdaad met gewoon wat extra geld een hele wereld van verschil kunnen maken. Misschien kunt u ook met relancemiddelen daar nog wat meer op inzetten, omdat dat eigenlijk de kleine stappen zijn die in de kleine biotoop van zo'n lokale samenleving oprecht een wereld van verschil kunnen maken en betekenen.

We beginnen daar ondertussen ook allemaal ervaring mee op te doen. Wij schrijven ieder jaar als gemeente Lanaken daar een budget voor in. Maar dat gaat dan zo druppelsgewijs vooruit. Met wat hulp vanuit Brussel erbij kunnen we daar een extra verschil maken. Dat is ook nooit voorwerp van ideologie. Iedereen vindt dat altijd heel goed en heel mooi dat het gebeurt, want het gaat net over diegenen waar de sympathie groot voor is: mensen die senior zijn, met een beperking of de combinatie van die twee. Maar het kan net zo goed gaan over de moeder met een buggy. Eigenlijk voelt iedereen zich aangesproken.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, de toegankelijkheid van het openbaar vervoer is een heel belangrijk punt voor CD&V en voor de meeste partijen hier in de commissie.

We zeggen altijd dat ons openbaar vervoer pas echt openbaar is als het toegankelijk is voor iedereen, dus ook mensen die minder mobiel zijn – of dat nu is vanwege een handicap of een tijdelijk mindere mobiliteit –, mensen die slechtziend zijn, maar evengoed mensen die met een kinderwagen het openbaar vervoer willen nemen.

Dat dit voor CD&V een heel belangrijk punt is, hebben wij hier vorige week bewezen, toen we met collega Schryvers onze conceptnota over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer hebben toegelicht, maar ook met alle vragen die ik hierover in het

verleden al heb gesteld en de conceptnota die ik vorige legislatuur heb ingediend. Die werd trouwens bij de regeringsonderhandelingen gebruikt om de aandacht hiervoor in het regeerakkoord te krijgen.

Die problematiek is gekend; de cijfers over ontoegankelijkheid, zeker voor blinden of slechtzienden, zijn nog altijd enorm hoog. Het is een kwestie van de toegankelijkheid van die rijtuigen, waar enorm veel en grote investeringen in zijn gezet, maar het is ook een kwestie van haltes en infrastructuur. Het gaat dan niet om de haltes op de gewestwegen, maar vooral op de lokale wegen. Daarom zijn we heel blij dat de incentives uit het Masterplan Toegankelijkheid er zijn en dat er werk van wordt gemaakt.

Ik heb wel nog een aantal bijkomende vragen. In de resolutie over het openbardienstcontract van De Lijn zaten twee elementen rond die toegankelijkheid. Er werd gevraagd om "De Lijn ertoe aan te sporen om nog sterker in te zetten op gestandaardiseerde, correcte en toegankelijke reizigersinformatie, in het bijzonder bij afwijkingen van de dienstregeling, met bijzondere aandacht voor reizigers die minder vertrouwd zijn met digitale toepassingen, zowel via de mobiele applicatie en de website als via aankondigingssystemen op de voertuigen en bij de haltes" en om "de uitvoering van het masterplan voor toegankelijke halte-infrastructuur door de wegbeheerders te ondersteunen". Mijn vraag hierbij is wat de stand van zaken momenteel is en ook welke plaats toegankelijkheid in de nieuwe beheersovereenkomst krijgt, zowel fysiek als qua informatievoorziening voor slechthorenden en slechtzienden. In het verleden is dat ook heel vaak een werkpunt gebleken. Daarover heb ik in de vorige legislatuur regelmatig vragen gesteld.

U bent tenslotte zeer vooruitstrevend om met MIA de verkeersveiligheid te verbeteren. Lokale besturen kunnen onveilige punten op lokale wegen aanpakken, de Vlaamse overheid op gewestwegen. Kan een dergelijke aanpak ook gebruikt worden om de toegankelijkheid van haltes op lokale en gewestwegen te verbeteren? Wat is uw kijk daarop, minister?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, dit is een zeer belangrijk thema, waar we nog veel langer over zouden kunnen uitweiden. Ik beperk me een beetje tot het delen van een bezorgdheid en het stellen van een vraag.

Mijn eerste bezorgdheid is de volgende. Het is superbelangrijk dat er op toegankelijke haltes wordt ingezet, maar het is ook belangrijk dat er ook een frequent openbaarvervoersaanbod is. Ik sprak onlangs met een rolstoelgebruiker uit de Westhoek en die zei me dat haar enige optie in het nieuwe vervoerplan was om 's morgens samen met de schoolbus de gemeente te verlaten en om 's avonds met diezelfde bus terug te komen. Dan denk ik dat het zelfs met toegankelijke haltes problematisch is voor die mensen om zich vlot te kunnen verplaatsen. Dat is dus zeker een aandachtspunt. We moeten meer investeren in meer toegankelijke haltes, maar zeker ook in een sterk aanbod, wat momenteel niet gebeurt.

Een tweede punt dat ik wou aankaarten, is dat niet alleen haltes maar ook de vloot van De Lijn toegankelijk moeten zijn. Ik heb u daarover eerder dit jaar ook een vraag gesteld, en daaruit bleek dat maar liefst 47 procent van de tramstellen in Antwerpen nog steeds niet toegankelijk is; in Gent is dat 21 procent. U kondigde aan dat er een offerte was gevraagd om de hermelijntrams toegankelijk te maken. Ik vroeg me af of u kunt zeggen in welke mate die trams meer toegankelijk gemaakt worden en of u op schema zit wat betreft de doelstelling om in 2025 de meeste trams toegankelijk te maken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Iedereen geeft aan dat dit een heel belangrijk aspect is, zeker voor mensen die het iets moeilijker hebben om zich te verplaatsen. We moeten daar alle aandacht voor hebben. Bij dezen wil ik iedereen uitnodigen om in zijn of haar gemeenteraad de vraag te stellen om het charter mee te ondertekenen. Ik denk dat dat al een heel belangrijk signaal is. Als ik de lijst zie per provincie, dan denk ik dat ik ook iets in mijn eigen provincie zal moeten doen, want daar zijn er nog niet zoveel die het charter ondertekend hebben. Als we het allemaal mee willen ondersteunen en dat signaal willen geven, dan is dat al een belangrijk verhaal.

Dan wil ik ook nog meegeven dat we inzake het coachingtraject en de mensen die mee het charter ondertekend hebben, ook de prijs hebben van de meest verdienstelijke gemeente, om op die manier ook meer aandacht te geven aan het verhaal, zodat er echt bij alle lokale besturen volop werk van wordt gemaakt.

De vloot van De Lijn moet uiteraard ook toegankelijk gemaakt worden. Het gaat niet alleen over de haltes en de Hoppinpunten die toegankelijk moeten zijn, maar uiteraard ook over de vloot van De Lijn zelf. Ook daar wordt volop werk van gemaakt. Dat is ook mee opgenomen in de beheersovereenkomst. En ook in de dienstovereenkomst die met De Lijn moet worden gesloten, zal daar zeker alle aandacht aan geschonken worden.

Op uw laatste vraag heb ik nog niet onmiddellijk een antwoord, mijnheer Bex. Ik zal navragen of De Lijn daar al een recentere stand van zaken over kan geven. Dat kan eventueel via een schriftelijke vraag zijn verdere verloop kennen.

Mijnheer Van de Wauwer, MIA, de bestuurlijke aanpak waarbij we sneller tot een realisatiegerichte uitrol willen komen, geldt voor tal van fietspaden en kruispunten, maar kan uiteraard ook hier ingezet worden voor kleinschalige infrastructuurwerken, waar we die versnelde uitrol doen. De heer Keulen heeft er al naar verwezen dat het in zijn gemeente actief wordt gebruikt. Op die manier willen we heel snel visibiliteit geven aan kleinschalige infrastructuurprojecten, zodat die snel kunnen worden uitgerold. En dat kan in heel Vlaanderen. Dat hoeft niet noodzakelijk beperkt te zijn tot welbepaalde gemeenten die zich daarvoor kandidaat gesteld hebben, dat kan voor alles en voor iedereen. We hebben het daarstraks gehad over procedures en hervormingen die allemaal veel te lang duren. Wel, dit verhaal doet afstand van de procesmethodologie en gaat versneld over tot actie en realisaties op het terrein. Dat is wat we daarmee willen doen, ook voor die kleinschalige infrastructuurwerken die nodig zijn om bijvoorbeeld te zorgen voor meer toegankelijke haltes aan gemeentewegen.

Kortom, er valt nog veel werk te doen, maar ik denk dat als we er met zijn allen, samen met de lokale besturen, werk van maken, we daar sowieso heel wat sprongen vooruit kunnen zetten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de schade aan de fietstunnel van de Kennedytunnel
– 410 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de prioritering van dringende infrastructuurherstellingen
– 474 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, het is op vraag van collega Annouri, die met vaderschapsverlof is, dat ik deze vraag stel.

Minister, op dinsdag 19 oktober werd de fietserstunnel van de Kennedytunnel door de politie afgesloten nadat een deel van het plafond aan de inrit aan de D'Herbouvillekaai op de rechteroever naar beneden was gekomen. Na een nachtelijke herstelling kon de tunnel een dag later gelukkig weer opengaan, maar het incident bewijst nog maar eens hoe groot de barrière is om met de fiets van de linker- naar de rechteroever te gaan en omgekeerd. Een tijdlang was het veer de enige optie om van de ene kant naar de andere te geraken met de fiets, en dan nog enkel tussen 7 uur 's ochtends en 18 uur 's avonds. Want ook de lift van de Sint-Annatunnel is al een eeuwigheid defect, zonder dat er een grondige renovatie in zicht is.

Dat debat werd recent gevoerd tijdens de voortgangsrapportage van het Toekomstverbond. Maar het is dus ook belangrijk dat de fietserstunnel van de Kennedytunnel blijft functioneren en dat de veiligheid van de gebruikers gegarandeerd is.

Daarom stel ik u graag de volgende vragen. Hoe komt het dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) dit incident niet heeft kunnen voorkomen? De Fietzersbond is alleszins niet verrast en spreekt van een 'ernstige verwaarlozing van die tunnelingen'. Bestaat er een inventaris van de staat van de infrastructuur van de volledige fietstunnel? Is er asbest aanwezig in die constructie? Zijn er nog plaatsen waar er een gevaar is voor de veiligheid van de fietsers? Welke onderhoudswerken zijn op korte termijn gepland en welke renovatiewerken op langere termijn? Zal de tunnel tijdens de onderhouds- en renovatiewerken volledig gesloten worden, en hoelang zal dat duren? Via welke kanalen en hoe lang op voorhand zal dat gecommuniceerd worden?

Welke alternatieven worden geboden bij eventuele tijdelijke sluitingen? Zullen de fietsers doorverwezen worden naar de bestaande verbindingen, met al hun gebreken?

Zullen de werken in de Kennedytunnel en de Sint-Annatunnel op elkaar afgestemd worden, zodat de twee zo min mogelijk gelijktijdig buiten werking zijn voor fietsers?

Is er structureel overleg tussen het Agentschap Wegen en Verkeer, de Fietzersbond en Fietsberaad over de korte- en langetermijnnoden voor de Scheldeoververbindingen voor fietsers?

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, collega Bex heeft de problematiek al goed geschetst. De verbinding voor fietsers tussen de twee oevers van de Schelde is echt een probleem. We hebben er twee weken geleden al uitgebreid over gedebatteerd tijdens de voortgangsrapportage van het Toekomstverbond.

De slechte staat van de fietserskoker aan de Kennedytunnel heb ik ook al aangekaart in verschillende schriftelijke vragen. De slechte staat was bekend, maar toch hebben we tot 19 oktober moeten wachten voor de politie de koker heeft gesloten omdat een deel van de overkapping van de ingang was ingestort. Dat kon heel gevaarlijke situaties opleveren voor fietsers. Gelukkig is er niets gebeurd.

Ik heb de vraag al verschillende keren gesteld in de voorbije jaren. Hoe zorgen we voor een performante en betrouwbare manier om de Schelde te kunnen kruisen? Een van de grote bezorgdheden is die toestand van die fietskoker. De Vlaamse

overheid wil de fietsverbinding op termijn sluiten. Als alternatief wordt de aangekondigde Scheldebrug naar voren geschoven, op een nabije locatie, die de verbinding zou moeten vervangen. Met het uitzicht op de Scheldebrug worden nu weinig tot geen investeringen meer gedaan in de fietserstunnel.

Ik heb al meermaals aan de alarmbel getrokken over de infrastructurele toestand van de tunnel. In mijn schriftelijke vragen van april en september 2020 vroeg ik al met aandrang om het nodige onderhoud aan de fietserstunnel uit te voeren. Ik heb letterlijk gewezen op de verwaarloosde infrastructuur. Ik citeer: "De betonplaten van ingangen liggen vol scheuren en putten, de luifels brokkelen af en zijn al begroeid met allerlei fauna die de voegen doen barsten, de LED-schermen werken niet, de vuilbakken zijn vaak vol of gevandaliseerd, en zo verder."

U hebt toen bevestigd dat het probleem gekend was bij AWV en dat het onderzocht zou worden. Desalniettemin bleek dit op 19 oktober nog niet of onvoldoende aangepakt te zijn, met de instorting van een deel van het dak tot gevolg. Volgens AWV konden de eerste dringende herstellingen het voorbij anderhalf jaar nog niet gestart worden omdat het budget van 40.000 euro niet vrijgemaakt kon worden. Dat noopt me om opnieuw te vragen naar de nodige investeringen met het oog op de veiligheid van de fietsers die de tunnel gebruiken.

Op welke manier maakt AWV een prioritering van de werken? Op welke manier komt die prioritering van dringende werken tot stand, bijvoorbeeld in het geval van afbrokkelende bruggen of onstabiele overkappingen? Moeten de eerste dringende herstellingen bij dergelijke infrastructurele problemen niet zo snel mogelijk voorzien worden, in afwachting van een volledige renovatie of structurele oplossing?

Dient de procedure voor het opstellen van de prioriteiten bij AWV herzien te worden om meer ruimte te creëren voor dringende en noodzakelijke eerste herstelwerken? Welke stappen zullen worden ondernomen om dergelijke gevaarlijke situaties in de toekomst te vermijden?

Had de instorting van het dak van de ingang van de tunnel op 19 oktober 2021 niet vermeden moeten en kunnen worden? Diende het gesignaleerde probleem niet eerder aangepakt te worden? Welke prioriteitsafwegingen werden gemaakt waardoor de nodige investeringen in de overkoepeling van de ingangen niet werden uitgevoerd? Hoe kan het dat een dergelijk probleem als afbrokkelende luifels aan een tunnel niet hoog of hoger op de prioriteitenlijst staat? Het probleem werd al meer dan een jaar geleden aangekaart, en nu stort het dak in.

Welke analyse werd gemaakt door de ingenieurs van AWV en de ter plaatse gekomen hulpdiensten? Had de instorting van het dak gevaar voor voorbijgangers en fietsers kunnen betekenen? Kan de tunnel momenteel nog veilig gebruikt worden tot de eerste herstellingen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vragen over de Scheldeoeververbinding. We hebben het er hier al meermaals over gehad, over zowel de Sint-Anna-tunnel als recent de problemen met de fietstunnel van de Kennedytunnel. Er zijn wel meermaals problemen en toch blijft het voor elke weggebruiker van groot belang dat hij zich van de ene kant naar de andere kant kan begeven.

Ik wil beginnen met te zeggen dat op het moment dat daar mensen in de kou stilstaan aan de ene kant en zien dat er iets niet werkt of dat een tunnel is afgesloten, dat sowieso nooit interessant is. Vandaar dat ik u onmiddellijk al kan meegeven dat wij aan het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust gevraagd hebben om al te onderzoeken of er niet een bijkomende inzet kan zijn van een veerboot ter hoogte van Sint-Anna. We weten dat het daar vaak tijdens de

piek heel druk is. Daarom hebben we daar een onderzoek over gevraagd, om werk te maken van een bijkomende veerboot, zodat men, voor het geval er problemen zijn aan onze tunnels, toch heel snel kan schakelen en een alternatief heeft.

Ik wil zeker ingaan op al jullie vragen. Het zijn er heel wat.

Ten eerste rond de prioritering van dringende werken. Zowel de Kennedytunnel als de Sint-Annatunnel zijn in het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer. Sinds vorig jaar heeft AWW een andere aanpak, in die zin dat men gaat naar een meer risicogestuurd regulier onderhoud en een gestructureerder asset management. Heel wat van onze infrastructuur is verouderd en vraagt een heel gestructureerde aanpak. We hebben dat aan onze administratie gevraagd en sinds vorig jaar zijn ze daarmee aan de slag. Telkens wordt nagegaan met welke frequentie het onderhoud wordt aangepakt en tegelijkertijd wordt telkens het risico voor de weggebruiker in kaart gebracht.

We hebben heel veel noden binnen onze infrastructuur. Er liggen veel vragen op tafel. Voor heel veel noden met een preciaire toestand moeten we een afweging maken van wat we het eerst gaan doen. Voor mij primeert daar de veiligheid van de weggebruiker. Dat moet op de eerste plaats komen, dat is de belangrijkste maatstaf inzake prioritering. Wanneer men die prioritering heeft opgemaakt en er komt plots een ernstig gebrek, al is het door een ongeval, moet natuurlijk onmiddellijk mee geschakeld kunnen worden. AWW beschikt over een aantal onderhoudscontracten om dringend ingrepen uit te voeren bij schade ten gevolge van incidenten of dergelijke meer.

Daarnaast tracht men ook om, op basis van de in het verleden opgedane kennis en ervaring, zo goed mogelijk een aantal noodzakelijke werken te voorspellen en te ramen. Maar daar kunnen natuurlijk altijd een aantal onzekere factoren mee gepaard gaan. Tegelijkertijd zorgt de administratie ook voor heel wat geregelde inspecties om van het patrimonium een inschatting te maken van wat wanneer moet gebeuren. Dat is natuurlijk geen exacte wetenschap, want daar kunnen altijd een aantal elementen tussenkomen.

Wat specifiek het incident aan de fietstunnel bij de Kennedytunnel betreft: de slechte onderhoudsstand van de luifel was bekend bij de administratie. Zij hadden ook al een en ander gepland. Ze hadden enerzijds al een aantal bewarende maatregelen genomen en de meest nodige herstellingen uitgevoerd om de volledige vernieuwing van de daken en de draagstructuur verder ook mee te voorzien voor 2020. Maar de meest preciaire elementen waren al uitgevoerd.

Men wilde de rest in 2022 doen. Men heeft daar klaarblijkelijk een foute inschatting gemaakt, gezien het feit dat een dergelijk paneel toch naar beneden is gekomen. Ik heb aan mijn administratie gevraagd om intern te kijken hoe er meer garantie geboden kan worden. Wanneer men weet dat er problemen zijn, doet men een aantal hoogstnoodzakelijke werken en men zegt dan dat de rest in een volgend jaar gepland kan worden. Dat blijkt toch niet altijd te kloppen. De fietstunnel van de Kennedytunnel is er een voorbeeld van. Vandaar dat we nu aan de administratie gevraagd hebben om te bekijken hoe men daar op een grondigere manier op kan anticiperen. Er moet een ruimere risico-inschatting gemaakt worden van elk werk dat men plant om dergelijke situaties, waarbij er ad hoc iets moet gebeuren, te voorkomen.

Ik heb dan nog de vraag van de heer Bex over de inventaris van de fietstunnel en specifiek de aanwezigheid van asbest. Ik moet u wat dat betreft meegeven dat de vluchtkoker die gebruikt wordt als fietstunnel, eigenlijk in zijn globaliteit bij de tunnel zelf hoort. Er is dus geen aparte inventaris voor de fietstunnel. Er is een inventaris voor heel de Kennedytunnel. Uit de asbestinventaris blijkt dat er asbestplaten aanwezig zijn in de wandbeplating. Men geeft daar onmiddellijk bij aan dat

er geen direct gevaar is voor de gebruikers van de tunnel. Dat is alleszins wat de administratie daaromtrent meegeeft. Er zal toegang per toegang gewerkt worden, zodat er steeds een alternatief is als men aan de wandbeplating moet werken.

Wat het gevaar voor de fietsers betreft, daaromtrent geeft de administratie mee dat er op dit ogenblik geen andere gevaren bekend zijn voor de fietsers die de fietsverbinding gebruiken. De metalen draagstructuren van de luifels zijn recent onderzocht en ze zijn nog in redelijke staat. Wel werden uit veiligheidsoverwegingen de toegangshellingen afgesloten op het moment dat er aan de dakbedekking iets moest gebeuren. Nu is daar geen direct gevaar meer en zijn die voldoende verankerd.

Door de onderhouds- en renovatiewerken die men heeft uitgevoerd, is het onmiddellijke gevaar geweken en kon de fietsverbinding de volgende dag weer gebruikt worden. Men laat wel die ene toegangshelling waar er werken worden uitgevoerd nog tijdelijk afgesloten. De andere zijn wel toegankelijk. De dakbedekking die weggenomen is, gaat men natuurlijk zo snel mogelijk terugplaatsen om te voorkomen dat er wateroverlast zou ontstaan in de tunnel.

Wat betreft de werken aan de wandbekleding en de verlichting die voor de Kennedytunnel in 2022 zijn gepland: er is naar alle waarschijnlijkheid geen afsluiting van de fietstunnel noodzakelijk. Wel zal op het moment dat men bijvoorbeeld materialen moet aanvoeren die dienstkoer gebruikt worden, en dan kan het wel zijn dat tijdelijk een afsluiting zal gebeuren.

Bedoeling is alleszins dat bij een tijdelijke afsluiting telkens ten eerste aan de aannemers wordt gevraagd om dat in de meer luwere periodes te doen, dus niet in de ochtendlijke en avondlijke piekuren. Ten tweede zullen de gebruikers ook tijdig voorafgaandelijk verwittigd worden via de app die het Agentschap Wegen en Verkeer ter beschikking stelt. Dat zal vooral ook gaan via een gerichte campagne met persberichten en affiches, zodat zo veel mogelijk mensen tijdig op de hoogte zijn van de problemen.

Qua alternatieven heeft het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) de opdracht om te kijken of er zeker in de piekuren een extra veerboot kan worden ingeschakeld. Er moet natuurlijk voldoende mankracht zijn. We hebben recentelijk een nieuwe veerboot in gebruik kunnen nemen. Er staat er in principe ook altijd een stil als reserve. Wel, we zijn aan het onderzoeken hoe men die extra veerboot kan inzetten om bij werken aan de ene of de andere tunnel zo veel mogelijk extra capaciteit te halen met de veerboten. Dat geldt voor de Sint-Annatunnel, maar ook voor de Kennedytunnel.

Ik denk dat dat laatste dan ook tegemoetkomt aan het overleg dat plaatsvond met Fietsberaad en de Fietsersbond over bijkomende Scheldeoeververbindingen. Als we tijdelijk gebruikmaken van die extra veerboot, zal dat al een meerwaarde zijn. U zult begrijpen dat de aanleg van een nieuwe tunnel of de aanleg van de Scheldebrug iets meer tijd zal vragen. Daarom onderzoeken we op korte termijn nu of een extra veerboot inhuren in de piekuren soelaas kan brengen om onze fietsers niet in de kou te laten staan.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil de minister eerst en vooral bedanken voor haar omstandige antwoord.

Minister, u hebt deze week terecht het Bike Regional Label gekregen van de Union Cycliste Internationale (UCI). U doet heel veel inspanningen rond fietsinfrastructuur, maar tegelijkertijd moeten we vaststellen dat, als u het verhaal dat u nu hebt

gebracht over de fietsers in Antwerpen, zou moeten brengen als het over autoverkeer gaat van de ene naar de andere oever, het kot dan werkelijk te klein zou zijn. Vlaanderen zou op zijn achterste poten staan. Dat bewijst toch dat we ook inzake fietsinfrastructuur nog een hele weg af te leggen hebben.

Ik apprecieer de maatregelen die u neemt of aankondigt rond dat extra veer. Het lijkt me toch wel belangrijk dat u dat gewoon voorziet op de momenten dat het nodig is. Dat mag niet afhangen van de eventuele beschikbaarheid van medewerkers; u moet er gewoon voor zorgen dat die middelen er zijn om dat effectief mogelijk te maken. Ik hoop ook dat u achter die renovatie van die tunnel de nodige spoed zet.

Wat de asbestinventaris betreft: u zegt dat er in die wandpanelen asbest zit en dat die panelen vervangen zullen worden. Dat zou kunnen zonder de tunnel permanent af te sluiten. Het spreekt voor zich dat die werken met alle nodige voorzorgen voor de volksgezondheid uitgevoerd moeten worden. Dat is een aandachtspunt. U hoeft daar nu niet verder op in te gaan, maar ik denk dat het toch belangrijk is om dat mee te nemen.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, bedankt voor de uitgebreide antwoorden, maar ik kan niet genoeg benadrukken dat de situatie met die verschillende Scheldeoeververbindingen echt genoeg is geweest. Van Antwerpenaren is bekend dat ze een heel groot bakkes hebben en heel graag hun mening geven. Wel, de problemen daarrond, de veilige fietsverbindingen, dat is waarover ik in Antwerpen het meest wordt aangesproken: de kapotte fietsliften; de roltrappen die je dan maar moet nemen, wat niet mogelijk is als je met een zware elektrische fiets rijdt; de frequentie van het veer. Dat hoor je constant. Dat gaat niet enkel over Antwerpenaren. Ook mijn partijgenoot Marc Van Peel, de voormalige havenschepen, heeft zich daar recent heel druk over gemaakt. Dat is iemand die doorgaans heel genuanceerd is over procedures, de verhoudingen tussen overheidsniveaus, de samenwerking tussen verschillende departementen. Wel, hij is hier ook vernietigend over; hij begrijpt het niet meer.

Nu, u stelt dat AWW ook aangeeft dat de slechte staat van het onderhoud gekend is. Ja, dat is een antwoord dat ik vorig jaar ook heb gekregen. De meest preciaire elementen zijn nu uitgevoerd. Er is een foute inschatting gemaakt. Ik ben blij dat u de interne procedures gaat bekijken, maar ik heb daar toch nog bijkomende vragen bij. Ik heb in de krant moeten lezen dat AWW de ernst wel erkende en dat het wist dat er 40.000 euro nodig was, maar dat die middelen niet ter beschikking waren om die meest dringende ingrepen uit te voeren.

Welke ingrepen zijn er dan concreet gebeurd, minister? Welke waren opgelijst en gekend als dringend nodig, maar zijn niet gebeurd omdat de middelen niet beschikbaar waren? Hoe is die afweging dan exact gebeurd? Kunt u dat nog meer verduidelijken?

U stelt ook dat de ingang in kwestie gesloten blijft, hoewel er geen gevaar meer is. Ik ben daar van het principe 'better safe than sorry', maar ik vraag me dan wel af of er echt zekerheid is dat er geen gevaar meer is. En als die ingang wordt afgesloten, wordt er dan wel een oversteek voorzien van de afgesloten naar de open ingang? Want ik kan u zeggen dat het er daar ook heel slecht bij ligt, met de kasseien.

Ik ben heel blij met de bijkomende veerboot naar Sint-Anna. Dat is iets dat we in het verleden ook al vaker gevraagd hebben. Het is een vraag om die in te zetten tijdens de piekuren, maar vanaf wanneer zal die er echt zijn? Of is het louter een vraag of een onderzoek? Ik wil toch ook benadrukken dat dat veer geen voldoende

alternatief is. Als de veerdiensten niet uitvaren en er geen tramverbindingen meer zijn, moet er natuurlijk ook nog wel een goede verbinding zijn. Ook de hellingen zijn gekend. Er moet voldoende geïnvesteerd worden in een volwaardige en duurzame oeververbinding, naast de oplapwerken die momenteel nodig zijn in onder andere de tunnel.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, de problemen die opduiken, zijn natuurlijk bekend. Het gebeurt geregeld dat de liften of de roltrappen niet werken. Er zal in ieder geval een tandje bij moeten worden gestoken op het vlak van die infrastructuur, zeker als u de fiets wilt promoten als alternatief vervoersmiddel voor al die andere vervoersmodi. U gaat dat ook nodig hebben om van de Oosterweelverbinding een succes te maken.

Uiteraard zijn wij tevreden dat u eveneens de piste wilt bekijken om een extra veerboot in te zetten. Naar aanleiding van de hoorzitting rond Oosterweel had u nog gezegd dat dat niet zo eenvoudig is vanwege allerlei veiligheidsvergunningen en andere administratieve vereisten. Het is goed dat dat nu toch kan worden bekeken. Want ook los van het feit dat de fietstunnels er geregeld uit liggen, denk ik dat dat een goed alternatief kan zijn.

Wij hebben nog een andere suggestie. Collega Van de Wauwer zegt net dat er niet genoeg opties zijn en dat het veer niet voldoende zal zijn. Een mogelijkheid is misschien ook het inzetten van een gelede fietsbus, naar analogie met degene die men nu inzet aan de Liefkenshoek-tunnel. Als we een dergelijke bus bijvoorbeeld ook zouden kunnen inzetten aan de Waaslandtunnel of de Kennedytunnel, zou dat ook al een aantal fietsers kunnen aantrekken. Zou u die denkpiste eventueel ook willen bekijken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen en terechte bedenkingen. Niemand wordt vrolijk van het verhaal van kapotte liften, kapotte roltrappen en plafondpanelen die naar beneden komen in de fietskoker zelf. De boodschap is inderdaad duidelijk dat daar dringend een en ander moet gebeuren. We moeten vooral kijken naar het risico voor de gebruikers zelf. We moeten ervoor zorgen dat de fietsers zich veilig kunnen verplaatsen onder de Schelde.

Mijnheer Van de Wauwer, u zegt dat het probleem is dat het geld niet voorzien was en dergelijke. Conform de prioritering en de planning die het Agentschap Wegen en Verkeer gemaakt had, gingen zij ervan uit dat er geen risico was voor de liftkoker van de fietstunnel van de Kennedytunnel. Zij hebben dat ingepland op het investeringsplan van 2022, maar ze hebben achteraf ook zelf toegegeven dat ze daar een inschattingsfout hebben gemaakt. Ze wisten niet dat een dergelijk plafondpaneel zonder meer naar beneden kon komen. Soit, gedane zaken nemen geen keer. De renovatie van het project blijft ingepland op 2022. Het gaat dan over het vernieuwen van de wandbekleding en de tunnelverlichting. Dat blijft voorzien voor 2022. Maar de hoogdringende zaken die moeten gebeuren, moeten uiteraard onmiddellijk uitgevoerd worden. En daarvoor heeft het Agentschap Wegen en Verkeer zelf een raamcontract, waarbij men heel snel kan schakelen en heel snel het nodige kan doen.

Had men dat nu moeten voorzien? Misschien wel. Ik ben zelf niet ter plaatse geweest en ik kan er zelf ook geen oordeel over vellen. Maar ik blijf er wel bij dat men van tevoren een ruime risico-inschatting moet maken bij het prioriteren van werk. En het is uiteraard aan de mensen die ter plaatse in het veld staan om die risico-inschatting te doen.

Ik neem aan dat zij dat in eer en geweten doen en ervoor zorgen dat de meest precare werken eerst worden uitgevoerd. Er kan natuurlijk altijd iets gebeuren, en dat is hier duidelijk gebleken, en dan moet men heel snel schakelen.

De heer Bex had een vraag over het asbest. Het zijn inderdaad asbestplaten. Vandaag is er geen probleem, maar als men start met de vernieuwing van de wandbekleding en de tunnelverlichting, en men gaat zagen of boren in de platen, en er kan asbest vrijkomen, dan gaat men toegang per toegang werken zodat de gebruiker telkens een alternatief heeft en niet in aanraking komt met het asbest. Dat geldt in elke richtlijn en moet elke aannemer respecteren. De veiligheid moet worden vooropgesteld, mensen kunnen niet worden blootgesteld aan asbest.

Dan hebben we de gelede fietsbus. Ik weet dat er inzake het woon-werkverkeer van en naar de haven heel wat projecten lopen. Ik denk zelfs dat er specifiek busvervoer is waar de fiets mee kan. Ik zal dat bijkomend laten onderzoeken. Alleszins beschikken we sinds heel kort over een nieuwe veerboot, met de mooie naam Marnix van Sint-Aldegonde. De heer Van de Wauwer verwijst naar de mails vol klachten die hij krijgt, maar ik denk dat we die allemaal krijgen. Daarom heb ik vorige week gevraagd aan Maritieme Dienst en Kustbeveiliging om meer frequente overzetten te organiseren. Met de Marnix van Sint-Aldegonde zal dat ook mogelijk zijn. Ik zeg niet dat dit morgen al zal zijn. Jullie denken waarschijnlijk 'liever vandaag dan morgen', maar er moet nog een en ander voorzien worden. Men heeft onder meer aangegeven dat men x aantal mensen aan bijkomend personeel nodig heeft. Het is zeker mijn opzet om daar zo snel mogelijk werk van te maken en de nodige middelen en personeel ter beschikking te stellen.

Er is nog een bedenking over de toegankelijkheid van de veerboten, vooral aan de linkeroever, maar wie deze veelvuldig gebruikt, zal het beter weten. We moeten bekijken of er niet een en ander veranderd moet worden aan de steiger, zodat het daar voor mindervaliden makkelijker toegankelijk wordt. Dat zit mee in de scope van het onderzoek. We moeten daar zo snel mogelijk werk van maken, zodat onze Marnix van Sint-Aldegonde zo snel mogelijk kan worden ingeschakeld om een betere oeververbinding te hebben. Tegelijk moeten we werk maken van de renovatie van zowel de Sint-Annatunnel als de Kennedytunnel, die sowieso in 2022 wat betreft de fietssluis zal worden gerenoveerd.

De voorzitter: Hij wordt toch op 9 november al in gebruik genomen?

Minister Lydia Peeters: De Marnix van Sint-Aldegonde wordt in gebruik genomen. Meestal blijft dan één veerboot aan de kant en gebruikt men maar één veerboot die hier inlaadt en aan de andere kant 'uitscheept'. Dat is telkens een traject van 15 minuten, dus heeft men om het half uur een overzet. Als we die nu bijkomend willen inschakelen en twee veerboten gelijktijdig laten varen, kunnen die kruisen op de Schelde, heeft men een hogere trafiek en kunnen de mensen veel sneller over en weer worden gebracht. We hebben de Marnix van Sint-Aldegonde in gebruik, we gaan de reserveboot niet aan de kant laten liggen, maar ook over en weer laten varen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik heb geen verdere vragen, voorzitter.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Dank voor de inspanningen, minister. Ik kijk uit naar het bijkomende veer tijdens de piekmomenten. Ik benadruk nogmaals dat een duurzame oplossing voor de Scheldeverbinding echt dringend nodig is.

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 benutten van de reistijd tussen stelplaatsen en de eigenlijke routes van De Lijn – 423 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Deze vraag is ingegeven vanuit de lokale realiteit en praktijk, ook wel een beetje out of the box, maar dat leer je als je permanent op zoek bent naar het optimaal benutten van elke vervoerskans die zich voordoet op lokaal niveau.

Het is inderdaad ingegeven vanuit een lokale ervaring. We hebben een heel mooie en vrij grote stelplaats in onze gemeente, waar dagelijks tal van bussen vertrekken en aankomen en waar ik al tien jaar ondertussen op word aangesproken als burgemeester van: 'Waarom mogen wij daar niet opstappen, waarom mogen wij daar niet aankomen?'. Het klinkt een heel eenvoudige vraag, waar ik tot op heden nooit echt een antwoord op gekregen heb. Maar vrij recent, moet ik ook wel zeggen, heb ik daar met de mensen van De Lijn in Limburg, in Hasselt, vrij open over kunnen spreken, een beetje out of the box zoals gezegd, over hoe we daar nu naar kunnen kijken. Heel wat bussen vertrekken daar dagelijks en hun dienst start elders, enkele kilometers, vaak 5 tot 10 kilometer verder. Daar vangt de dienst pas aan. Het kan natuurlijk een kans zijn om die ledige kilometers te benutten.

Ik verwijs ook even naar de hoorzitting die jullie in april hadden, waar onder andere gesproken werd over de infrastructuur van de stelplaatsen, dat die in de toekomst vernieuwd moeten worden in het kader van de verdere elektrificatie van het openbaar vervoer, het voorzien van laadpalen en dergelijke. Misschien is het dan een uitgelezen kans om bij heel die vernieuwingsoperatie van alle stelplaatsen dit deel mee te bekijken. Daar heb ik dus een aantal vragen over, minister.

Wat is uw visie op het benutten van de ledige reistijd van een stelplaats naar een eerste halte waar de effectieve diensttijd en route beginnen? Bent u bereid om dat te onderzoeken in functie van de rendabiliteit en het optimaal benutten van elke minuut en elke plaats in de bus? Want daar is het uiteindelijk om te doen: om nog meer mensen op die bus te krijgen vanaf het moment dat de chauffeur de bus start. Wilt u dat eventueel ook meenemen bij de toekomstige bijkomende infrastructuurle werken die voorzien zijn aan de stelplaatsen in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag. We moeten inderdaad af en toe out of the box denken om vooruitgang te creëren of om verbetervoorstellen te lanceren.

De Lijn beschikt over een 65-tal stelplaatsen. Daarnaast hebben we natuurlijk ook nog stelplaatsen van de pachters. Die stelplaatsen situeren zich vaak op een welbepaalde locatie, om een welbepaalde reden. Soms liggen ze in woongebied, maar soms liggen ze ook buiten woongebied, bijvoorbeeld eerder op een industrieterrein of dergelijke. Daarom is het niet altijd interessant om ook ter hoogte van de stelplaatsen zelf een halte te hebben, maar meestal dan iets verder of op een andere locatie.

De Lijn geeft wel aan dat ze de vraag zeker niet vreemd vinden en dat voor bepaalde stelplaatsen zeker onderzocht kan worden of ook niet in de onmiddellijke nabijheid van de stelplaats een opstapplaats of een halte voorzien kan worden. Dat is dan wel niet binnen de omheining. We hebben hier vorige week de discussie

gehad over de inbraak of het vandalisme bij de stelplaats van De Lijn. Het zal dan wel juist niet binnen de contouren zijn van de stelplaats, maar in de onmiddellijke nabijheid, omdat de bussen daar inderdaad toch vertrekken. De Lijn geeft dus aan dat ze dat zeker willen meenemen bij het verdere onderzoek, mochten er mogelijkheden zijn.

Ik neem aan dat u ook geïnspireerd bent door uw eigen specifieke locatie. Suggesties zijn dus uiteraard altijd welkom. We zullen dat desgevallend dan ook overmaken aan De Lijn, die kan oordelen of het al dan niet gewenst is ter hoogte van de stelplaats een halte te voorzien.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dat klopt, minister. Ik ben inderdaad geïnspireerd door de situatie die ik lokaal het beste ken. We weten allebei dat er zo tientallen plaatsen zijn in Vlaanderen, al dan niet gelegen in woongebied. Ik vind dat minder relevant, in die zin dat het geen beletsel mag zijn om samen met de stad of samen met de gemeente te bekijken of dat niet mogelijk is om daar de nodige faciliteiten te voorzien om daar op te stappen.

Heel concreet: als het gelegen is in een kmo-zone, wat hier bijvoorbeeld het geval is, moet je natuurlijk nagaan of er voor diegenen die met de wagen tot daar komen om de reis daar aan te vatten, voldoende parkeerplaatsen zijn en dergelijke meer. Dat begrijp ik heel goed. We zitten vandaag in een context dat we de gezamenlijke ambitie hebben om elke bus van bij de start zo optimaal mogelijk te benutten. Elke plaats moet optimaal benut worden. Dat is echt het pleidooi. We moeten daarvoor alle heilige huisjes of regels aan de kant durven te schuiven. Ik heb recent in het parlement nog gedebatteerd over regelluwe kaders. U bent op dat vlak voor mobiliteit een voorloper en u neemt het voortouw. Dat is zeer goed en dat willen we maximaal steunen. Ook in deze kwestie moeten we out of the box durven te kijken. Als De Lijn de bereidheid heeft om dat stelplaats per stelplaats te bekijken en te onderzoeken en heel concreet met een voorstel te komen naar u, naar ons, naar het parlement om aan te geven waar het kan – in samenwerking met een stad of gemeente – om dat praktisch mogelijk te maken, dan ben ik alvast een tevreden parlements lid.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het is eigenlijk, minister, een variant op subsidiariteit en functionaliteit. Het is ook een vraag die elke legislatuur terugkomt. Er wordt heel vaak verwezen naar de stelplaats in Kinrooi, waar blijkbaar de bus een aantal kilometers rijdt voor hij aan zijn eigenlijke traject begint. En dat begrijpen mensen niet, want die wonen dan op dat traject en moeten kilometers met de fiets of te voet door weer en wind om aan een bushalte of bushokje te komen. Het gaat eigenlijk ook over creatief functioneel invullen van die zogenaamde last mile.

Ik vind het goed – en dat is een heel grote verdienste die u hebt, minister – dat u bij De Lijn de reflex van goede samenwerking met het lokale bestuur als principe ingang hebt doen vinden. Het zou goed zijn mocht het order gegeven worden om met de verschillende lokale besturen te bekijken hoe dat eventueel kan gefunctionaliseerd worden. Ik denk dat u als minister dat principe moet vooropstellen. Dan weet De Lijn dat en zal men lokaal gaan kijken. Ik begrijp ook dat dat niet overal nodig is. Ik woon zelf langs een stelplaats van De Lijn. Er zijn daar opstapplaatsen – en dat heeft niets met mijn persoon te maken, die zijn daar altijd geweest. Maar bijvoorbeeld voor Kinrooi – dat komt altijd terug – is dat niet. En zo zijn er waarschijnlijk nog wel vijftig varianten in Vlaanderen. Het zijn soms die kleine dingen die aantonen dat we echt met de mensen bezig zijn en waar je dan x aantal mensen mee tevreden stelt zonder dat dat extra moet kosten, want de bus rijdt die

as toch voor hij aan zijn eigenlijke traject begint. Subsidiariteit dus, ook op het vlak van die last mile in het openbaar vervoer.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dit is inderdaad een interessante denkpiste van collega Brouns. Minister, u hebt zojuist gezegd dat eventuele suggesties welkom zijn. Wel, we hebben een suggestie.

Binnenkort komt er een nieuwe stelplaats Antwerp Airport van De Lijn. Daar zou u misschien eventueel een proefproject kunnen lanceren. Die stelplaats zal heel centraal gelegen zijn: vlak aan de luchthaven, woongebied, men plant er een kmo-zone. We hadden het hier vorige week over het themapark dat eventueel naast de luchthaven komt. Het is misschien interessant om een proefproject rond die stelplaats te organiseren. De bevindingen kunnen dan eventueel gebruikt worden voor andere stelplaatsen van De Lijn. Het is maar een suggestie.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de suggestie, mijnheer Verheyden, maar ik denk dat de heer Brouns die suggestie niet zo graag hoort. Ik denk dat hij eerder zou willen horen dat we een pilootproject maken van Leuerbroek in Kinrooi om daar op het industrieterrein te zorgen dat er heel snel een halte kan komen.

Ik wil zeker doorgeven aan De Lijn om te bekijken of daar inderdaad werk van kan worden gemaakt, want het is inderdaad iets dat heel simpel en eenvoudig klinkt. Waarom het niet kan, is een beetje vreemd. Ik zal het alleszins doorgeven aan De Lijn om te bekijken in welke mate dat mogelijk is, zodat mensen daar hun auto kunnen stallen en onmiddellijk het openbaar vervoer kunnen nemen, of de fiets of dergelijke. Het is een goede suggestie en ik neem die zeker mee, maar Kinrooi zal misschien iets eerder kunnen dan Antwerpen.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Mijnheer Verheyden, collega Brouns kan perfect leven met twee proefprojecten, één in het mooie Antwerpen en een ander in het mooie Kinrooi. Geen enkel probleem.

Ik denk dat we af moeten van het beeld dat de auto achter de bus aanrijdt om dan ergens vijf kilometer verder een plekje te zoeken om dan op de bus te stappen, terwijl men eigenlijk met de fiets naar de stelplaats kan gaan en daar de bus kan nemen. Dat is het beeld dat we hier vandaag zien. Dat is geen fenomeen dat zich enkel voordoet in mijn gemeente, maar ook elders.

Maar ik noteer en ik ben tevreden dat we het ernstig willen onderzoeken om alle mogelijkheden te benutten en te bekijken, zodat we vanaf het moment dat de chauffeur de bus start de bus kunnen beladen met reizigers, om op die manier zo veel mogelijk automobilisten van de weg te hebben en zo veel mogelijk passagiers op de bus.

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 digitaal vergaderen achter het stuur
– 426 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Telewerken werd tijdelijk de norm tijdens de coronacrisis en door de vierde golf zal dat wellicht nog een tijdje zo blijven. De inburgering van telewerk heeft mogelijk positieve elementen op het vlak van verkeersveiligheid. In 2020 zagen we door de lockdown een sterke daling van het aantal verkeersdoden, maar de inburgering van digitaal vergaderen kan een omgekeerd effect hebben.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Vias, waarschuwt immers voor online vergaderen vanuit de auto nu we opnieuw massaal bijna elke dag pendelen. Dat is een verontrustende ontwikkeling want deelnemen aan een vergadering leidt ons enorm hard af van het verkeer. Onderzoek stelt vast dat handsfree bellen ervoor zorgt dat we de helft minder naar verkeersborden en andere weggebruikers kijken. Een digitale vergadering vereist nog meer van onze aandacht en werkt met beeld en eventueel een presentatie. Een onderzoek van Vias stelde vast dat onoplettendheid en afgeleid zijn de grootste oorzaken zijn van dodelijke ongevallen op snelwegen.

De kans op ongevallen zal dus groter zijn. Er zijn spijtig genoeg weinig handvaten om hier iets aan te doen. Handsfree bellen is toegelaten en daarbij is het moeilijk te controleren of iemand zit te vergaderen in zijn auto. Dit betekent niet dat we automobilisten niet kunnen waarschuwen over het gevaar van vergaderen achter het stuur. Een belangrijke verantwoordelijkheid ligt hier ook bij de werkgever, aangezien de meeste vergaderingen en zeker digitale vergaderingen binnen de werkcontext plaatsvinden. Zij zijn immers goed geplaatst om afspraken te maken binnen de bedrijven over digitaal vergaderen in de auto. Zo kunnen zij afspraken hierover zelfs opnemen in hun mobiliteitsplan.

Minister, zult u een campagne opstarten om digitaal vergaderen achter het stuur te ontraden? Zult u overleggen met de werkgeversorganisaties om binnen hun bedrijven afspraken te maken over het toelaten van digitaal vergaderen vanuit de auto?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dit is zeer belangrijk. We doen allemaal veel meer aan digitale vergaderingen, maar het is zeker niet de bedoeling om dit samen te doen met het autorijden. We blijven herhalen dat autorijden een werkwoord is en we moeten volop gefocust blijven op het rijden, op het verkeer, zonder ons te laten afleiden. Met betrekking tot die afleiding voeren we al heel wat campagnes. U weet dat ook wel.

We hebben sensibiliseringscampagnes over de gevaren van afleiding. Dat gaat dan over bellen, over bezig zijn met het touchscreen, maar eigenlijk ook over vergaderingen.

Op het moment dat men de aandacht verdeelt over meerdere zaken, geeft men geen 100 procent aandacht aan het verkeer, en dat kan de verkeersveiligheid in het gedrang brengen.

De campagne 'Mijn automodus' kent iedereen wel. Daarbij wordt aan de autobestuurder echt gevraagd om de gsm of andere toestellen op de functie 'niet storen' te zetten en zich zodoende niet te laten afleiden door andere elementen.

Die campagnes worden ook gemonitord. Na de meest recente campagne, in februari dit jaar, gaf in de nameting 68 procent van de respondenten aan dat ze bekend zijn met het begrip 'automodus'. In de peiling naar gedrag stelden we een stijging vast op het vlak van het wegleggen of buiten handbereik leggen van het toestel, van 28 naar 35 procent. Dus ook al is afleiding een federale materie, toch kunnen ook wij een impact hebben via sensibilisering.

Vervolgens volgen wij ook het federale initiatief op waarbij men de technologische mogelijkheden onderzoekt om afleiding automatisch te kunnen vaststellen met automatisch werkende toestellen. Vias heeft ter zake een proefproject opgezet, om met camera's te kijken of men gericht kan handhaven. De resultaten van dat project zijn nog niet bekend. Ik hoop dat Vias die binnenkort ter beschikking kan stellen, zodat daarmee al dan niet op federaal niveau aan de slag gegaan kan worden en zodat er vaststellingen gedaan kunnen worden rond afleiding in het verkeer.

Wat het overleg met de werkgeversorganisaties betreft, zal ik de problematiek en uw suggestie opnieuw aankaarten bij mijn federale collega, bij minister Gilkinet, in het kader van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid die we eind november zullen houden. Daar zal afleiding ook aan bod komen. Ik denk dat iedereen zich wel erg bewust is van dit thema. Ook u bedankt om daar andermaal aandacht aan te besteden. We moeten die verkeersveiligheidscultuur echt doen introduceren. Rijden en gsm of zelfs Netflix gaan niet samen. We moeten daar aandacht voor blijven vragen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, het zal u niet verwonderen dat ik toch een beetje ontgoocheld ben dat er geen afzonderlijke campagne komt. Vias heeft heel hard gewezen op het gevaar van dat digitaal vergaderen in de wagen. U zegt dat u campagnes voert rond afleiding en dat dat aspect daar wel ergens in zit. Maar dat is wel iets nieuws, want voorheen was er geen corona en toen vergaderde ik nooit in de wagen. Ik doe dat nu nog niet, maar ik zie collega's van mij dat wel geregeld doen, omdat ze soms niet anders kunnen. Ik vind het dus heel jammer dat u als Vlaams minister van Mobiliteit het voortouw niet neemt en daar geen expliciete campagne rond voert.

Wat het tweede betreft, het overleg met de werkgevers: u bent Vlákms minister van Mobiliteit, en wij zijn trots dat we een eigen Vlaamse minister van Mobiliteit hebben. Ook daar zegt u dat het op federaal niveau wel aan bod zal komen. We hebben het vandaag al in veel dossiers gezien dat u zich soms een beetje meer moet durven te stellen. U kunt dat, we weten dat. Ook hier zou u het initiatief kunnen nemen om vanuit Vlaanderen met werkgevers te gaan praten, om concrete afspraken uit de wacht te slepen. Ik denk dat dat zeker geapprecieerd zou worden. Misschien kijkt het federale niveau dan wel naar Vlaanderen om dat over te nemen.

Ik denk dat de Vlaamse Regering, die de bevoegdheid Mobiliteit heeft, alles moet doen om ongevallen te voorkomen. We zien dat vergaderen achter het stuur een aspect is dat tot veel ongevallen leidt of kan leiden. Ik denk dat u misschien nog eens zou moeten overwegen om toch iets te doen. U zou bijvoorbeeld, als u niet veel wilt doen, een bevraging bij bedrijven kunnen houden of ze veel geconfronteerd worden met de problematiek die Vias aanhaalt. Wij horen dat bij Vias, maar is het ook echt zo? Zeggen bedrijven ook dat het een probleem is waar u iets aan zou kunnen doen?

Dus misschien kunt u een bevraging doen bij bedrijven, om de ernst van het probleem beter te kunnen inschatten.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik heb u net horen uitleggen dat er op federaal niveau een meetcampagne wordt gevoerd, om te kijken wat het effect is van het gsm-gebruik achter het stuur. Zo heb ik het toch begrepen. In schriftelijke vragen en ook in de commissie hebben we het al verschillende keren gehad over de relatie tussen het gebruik van de gsm achter het stuur en de veiligheid. Ik heb toen begrepen dat er een ontwerp-KB tot wijziging van de Wegcode in voorbereiding was

op federaal niveau. Wordt er nu afgewacht wat de meetresultaten zijn die u zojuist vernoemde? Of loopt dat traject gewoon verder?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik verwijs even naar Nederland. Daar vrezen verzekeraars meer en meer 'meetingongevallen'. Daar ligt de bal ook in het kamp van de bedrijven, die er in hun mobiliteitsplan afspraken over kunnen opnemen. De grootste verzekeraar van Nederland, Interpolis, waarschuwt om niet te vergaderen in de wagen, omdat het toch iets heel anders is dan handsfree bellen. Zij vrezen momenteel ook een hausse aan ZOOM-ongelukken, nu meer en meer mensen niet meer thuiswerken, maar de baan op gaan.

Onderzoek van die verzekeraar geeft ook aan dat de helft van de werkgevers verwacht dat online vergaderen zal blijven. 20 procent van de middelkleine bedrijven zegt dat hun personeel daadwerkelijk geregeld vanuit de wagen inlogt. Cijfers van hoeveel ongelukken er ondertussen te wijten zijn aan dat vergaderen heeft men in Nederland nog niet, maar uit de bedrijfsenquête van Interpolis blijkt ook dat zeven op de tien bedrijven niets hebben geregeld rond het bijwonen van vergaderingen in de auto. Zij raden aan om daar toch afspraken rond te maken.

We kennen allemaal de cijfers. Als je gewoon een berichtje leest of typt op de gsm, verzesvoudigt je kans op een ongeval. We mogen er dus niet aan denken wat de cijfers zouden zijn als je je moet concentreren bij een ingewikkelde vergadering of wanneer men met een presentatie bezig is. Minister, is er in Vlaanderen ondertussen onderzoek gedaan naar die problematiek, meer bepaald naar het oorzakelijk verband tussen ongevallen en incidenten en dat vergaderen?

Uit het onderzoek van die Nederlandse verzekeraar blijkt eveneens dat bij 68 procent van de ongevallen afleiding een rol speelt. Er is hier dus toch nog wel wat werk wat betreft het verhogen van de verkeersveiligheid. Ik denk inderdaad dat u in dat verband het initiatief kunt nemen om met werkgeversorganisaties samen te zitten en eventueel tot een charter te komen om dat online vergaderen vanuit de wagen zo veel mogelijk te vermijden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil eerst even iets rechtzetten, gelet op de tussenkomst van mevrouw Lambrecht. Met betrekking tot de werkgeversorganisaties en het overleg heb ik gezegd dat we sowieso in het najaar, in november, onze Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid hebben. Daarbij komt alles aan bod inzake het verhaal van afleiding, maar natuurlijk ook tal van andere verkeersveiligheidsaspecten. Afleiding zal daar alleszins een heel belangrijk aspect in zijn.

Daarnaast – en dat is een van de concrete maatregelen die zijn opgenomen in ons verkeersveiligheidsplan – hebben we de intentie om werk te maken van een verkeersveiligheidscultuur. Die moeten we ook met alle mogelijke partners bespreken. We willen ook de bedrijven daarbij betrekken. We denken er inderdaad aan om een charter te maken, waarbij onder andere ook het bedrijfsleven een aantal engagementen op zich neemt als het gaat over digitaal vergaderen of andere meetings, en daar ook alle mogelijke verkeersveiligheidsaspecten in verband daarmee in op te nemen.

We zijn op dit ogenblik volop bezig met de uitrol van het verkeersveiligheidsplan, dat nog maar in de zomer van dit jaar is goedgekeurd. U weet dat we eerst al een aantal elementen uitgerold hebben. Maar ook dit is dus een van de elementen die in de pipeline zitten, een charter met onder meer diverse stakeholders, zowel private als publieke. We zien het zelfs ook geregeld hier in het parlement dat mensen

in de wagen zitten en tegelijkertijd mee vergaderen. Kortom, ik denk dat we daar via een dergelijk charter echt aandacht voor kunnen vragen.

Het is dus niet zo dat wij daar totaal geen aandacht voor willen hebben. Ik heb u daarstraks bedankt voor uw vraag want die legt daar eens te meer opnieuw de nadruk op. We gaan evenwel langs de gewestwegen geen grote borden zetten waarop staat dat je geen webinar mag volgen als je aan het autorijden bent. Het gaat immers over de afleiding in zijn totaliteit: je mag je door niets laten afleiden.

Mevrouw Moors, ik heb de resultaten van het proefproject van Vias institute dat tot eind vorig jaar heeft gelopen, nog niet. Die werden nog niet ter beschikking gesteld. Dat was een opdracht van de federale overheid. Het was de bedoeling om werk te maken van een koninklijk besluit om op die manier een aantal vaststellingen geautomatiseerd te laten verlopen. Zodra de technologie op punt staat, zou men via drones kunnen kijken of mensen al dan niet met hun laptop of iPhone bezig zijn. Die technologie staat nog niet op punt. We blijven dat natuurlijk wel bekijken en we vragen de federale overheid om daarvoor het nodige te doen. Dan zouden we een stap vooruit kunnen zetten op het vlak van de handhaving. Daar kijken we vooral naar de federale overheid.

Mijnheer Verheyden, wat betreft uw vraag over een soort diepteonderzoek over de relatie tussen het volgen van webinars of digitaal vergaderen en ongevallen, hebben we die gegevens alleszins niet binnen het departement Openbare Werken en Mobiliteit. Het kan goed zijn dat verzekeringsinstanties daarover al een diepteonderzoek hebben gedaan. Maar de problematiek is relatief recent. Het klopt dat we al anderhalf jaar in de coronacrisis zitten en veel meer digitaal vergaderen, maar of er daar al een grondig onderzoek over is gebeurd, daarop moet ik u het antwoord schuldig blijven.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, het is goed dat u daarover met de werkgevers in het najaar zult praten. Ik ben blij dat we u een beetje het vuur aan de schenen leggen, maar het is alweer laat. Waarom zouden we geen borden plaatsen om onmiddellijk op een acuut probleem in te spelen? Iedereen is met dat probleem bezig. Ik vind het een gemiste kans dat het altijd zo laat gebeurt.

Ik hoop dat er een charter met het bedrijfsleven komt en ik zou er ook een label aan kleven om bedrijven een pluim te geven als ze op die manier hun werknemers willen beschermen.

In de eerste helft van dit jaar viel het hoogste aantal verkeersdoden van de afgelopen vijf jaar, minister. Ik blijf het herhalen. De verkeersveiligheid gaat dus achteruit. We moeten elke kans aangrijpen en niet een paar maanden later ingrijpen. Als we via bewustmaking iets kunnen doen aan die zware cijfers, moeten we dat onmiddellijk doen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een verscherping van de klimaatdoelstellingen naar aanleiding van het 'Fit for 55'-programma van de Europese Commissie – 431 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): De Vlaamse regering keurde op 9 december 2019 het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) goed. Voor niet-ETS-sectoren (emissions trading scheme) was het de ambitie om de uitstoot tegen 2030 met 32,6 procent te reduceren. Specifiek voor de sector transport, werd een reductiedoelstelling van 22,7 procent vooropgesteld. De Vlaamse Regering focust in het VEKP op een vermindering van het gemotoriseerde personenverkeer met 15 procent tegen 2030. Verder streeft ze naar een ambitieuze modal shift van 40 procent in Vlaanderen en 50 procent rond Gent, Antwerpen en Brussel, en een vergroening van het bestaande wagenpark, zowel voor personenwagens als voor het collectief vervoer. De belangrijke doelstelling is het emissievrij maken van het openbaar vervoer in de stadskernen tegen 2025 en van het openbaar vervoer in 2035.

Intussen is er het Fit for 55-voorstel van de Europese Commissie dat onder andere de huidige doelstelling van min 35 procent naar min 47 procent tegen 2030 ten opzichte van 2005 bevat.

De minister van Omgeving vroeg de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) om advies uit te brengen over potentiële kostenefficiënte klimaatmaatregelen die Vlaanderen boven op het Vlaams Energie- en Klimaatplan kan nemen. De MORA heeft zich in haar advies geschaard achter die aangescherpte doelstelling voor België van 47 procent broeikasgasemissiereductie tegen 2030. Ze heeft in dat advies vijf cruciale maatregelen voorgesteld, aanvullend op het al bestaande plan, om de uitstoot van broeikasgassen te reduceren binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Minister, dat komt neer op een kilometerheffing voor alle voertuigen, een systeemshift naar de fiets, een versnelde elektrificatie van personenmobiliteit, een vergroening van het collectief vervoer en steun voor de transitie naar emissievrije mobiliteit in het goederenvervoer. Dat zijn belangrijke aanbevelingen en belangrijke doelstellingen.

Minister, kunt u een stand van zaken geven betreffende het behalen van de reductiedoelstellingen van het Vlaams Energie- en Klimaatplan binnen uw beleidsdomein? Dan gaat het concreet over die reductie van 15 procent van het gemotoriseerde personenverkeer tegen 2030. Moet u daarvoor bijkomende maatregelen nemen?

Hoever staat het met die ambitieuze modal shift? In welke mate is het uitstel van de hervorming basisbereikbaarheid een vertragende factor om die doelstelling te realiseren? Welke bijkomende maatregelen zult u daarvoor nemen?

Wat is de stand van zaken betreffende de elektrificatie van het openbaar vervoer? Acht u de doelstelling van emissievrije stadskernen nog steeds haalbaar? U zegt van wel, maar De Lijn zegt van niet. Zijn daar bijkomende maatregelen voor nodig?

Welke maatregelen wilt u bijkomend nemen om de reductiedoelstellingen te realiseren uit het 'Fit for 55'-voorstel van de Europese Commissie, met voor transport een reductie van 35 procent, die tegen 2030 zal worden opgetrokken tot 47 procent?

Hoe staat u tegenover de specifieke adviezen van de MORA, bijvoorbeeld het invoeren van een kilometerheffing? Bent u van plan om dat verder te onderzoeken en het maatschappelijk debat hierover alvast op te starten? Zult u, zoals de MORA vraagt, een wensbeeld vastleggen van de marktaandelen en vlootsamenstellingen van het personenvervoer op specifieke momenten – 2025 en 2030 – conform met het Europese kader?

Bent u van plan om in samenwerking met de minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme de emissiedoelen te integreren in kaders voor lokale emissiezones? Dat gaat dan over de lage-emissiezones.

Bent u van plan om extra middelen uit te trekken om de elektrificatie van het openbaar vervoer te versnellen, zoals de MORA adviseert? Dat is namelijk nodig om de doelstelling rond emissievrije stadskernen te behalen.

Zult u maatregelen nemen om de transitie naar zero-emissiemobiliteit voor de binnenvaart, meer specifiek voor de vergroening van de vloot, te ondersteunen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Bex voor uw vragen, die zeer actueel zijn – maar dat weet u uiteraard wel.

Ik wil eerst ingaan op de reductiedoelstellingen van ons Vlaams Energie- en Klimaatplan, specifiek voor Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). De cijfers zijn tussen 2005 en 2019 nagenoeg stabiel gebleven. Dat er dus grotere inspanningen geleverd moeten worden, daarover zijn we het allemaal eens.

We hebben een heel aantal maatregelen opgenomen in het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030. Ik denk dat het nog veel te vroeg is om nu al te concluderen dat we de doelstellingen niet zullen halen of dat de maatregelen te weinig impact zullen hebben. Ten eerste is het plan nog maar recentelijk in voege getreden. Ten tweede is er covid, dat ook wel een duidelijke impact heeft gehad op het transport. Het is nu dus nog te vroeg om te zeggen of de maatregelen die opgenomen zijn in ons Vlaams Energie- en Klimaatplan al dan niet afdoende zijn. Dat zal in de toekomst blijken.

U vroeg ook naar het halen van de vooropgestelde modal shift. U weet dat we in het regeerakkoord een modal shift hebben opgenomen van 40/60, met 40 procent duurzame verplaatsingen tegen 2030, en een verdeling van 50/50 voor Gent, Antwerpen en de Brusselse Rand. Op dit ogenblik zijn de vervoerregioraden volop bezig met hun regionale mobiliteitsplannen, waarin ze een sturing willen vooropstellen.

Zodra we kennis hebben van deze plannen, zullen we bekijken in welke mate de cijfers van de modal shift haalbaar zijn en of daar verder op moet worden bijgestuurd.

Wat de elektrificatie van het openbaar vervoer betreft, blijft u zeggen dat ik vasthoud aan de doelstellingen die worden opgenomen in het regeerakkoord: tegen 2025 stedelijke kernen en tegen 2035 heel Vlaanderen. Dat mag wat mij betreft een pak sneller, maar dan moeten we ook beginnen te schakelen.

Wij hebben vorig jaar De Lijn een aantal relancemiddelen ter beschikking gesteld om over te gaan tot de aankoop van elektrische bussen. Naar verluidt zou het dossier geagendeerd zijn op de raad van bestuur van november 2021. Dus als u mij vraagt of het niet wat sneller mag: ja, graag. Als we ruim een jaar geleden de middelen ter beschikking hadden gesteld, dan had men al iets sneller kunnen schakelen om een bestek in de markt te plaatsen en ervoor te zorgen dat we die zo snel mogelijk ter beschikking kunnen hebben.

In eerste instantie gaat het over die 60 elektrische bussen, dat weet u. Maar er is een opschaling mogelijk naar 350 bussen. We zullen De Lijn vragen om versneld over te gaan tot de aankoop van die elektrische bussen, maar uiteraard ook tot het in de markt plaatsen van de andere elementen. Een aantal elementen werden al in de markt geplaatst, onder andere de knowhow rond de stelplaatsen en de laadinfrastructuur, maar ook de laadinfrastructuur als dusdanig. Want met alleen elektrische bussen zonder laadinfrastructuur kunnen we natuurlijk weinig doen. Kortom, De Lijn is op dat vlak een en ander aan het uitrollen.

Voor de stedelijke kernen wordt er volop gefocust op de hybride bussen, om ervoor te zorgen dat men daar, en zeker in die lage-emissiezones, emissievrij kan rijden.

Tegelijk wordt er volop werk van gemaakt om de meest vervuilende bussen die nog volop op fossiele brandstoffen rijden – ik denk aan Euro 3 en Euro 4 – versneld uit roulatie te nemen.

Welke maatregelen willen we nog nemen op het vlak van verscherpte reductiedoelstellingen, in het kader van de klimaatop in Glasgow en het 'Fit for 55'-pakket? Vooreerst willen we alles doen om het aantal voertuigkilometers drastisch te reduceren. Het is ook noodzakelijk om die daadwerkelijk te vergroenen en te verschoenen.

Ik kan vandaag niet vooruitlopen op wat er morgen op de ministerraad zal worden beslist, maar het is uiteraard de plicht van ieder van ons om daarin ambitieus te zijn. Als we kijken naar de waterbom en tal van andere facetten, is het wel duidelijk dat iedereen zich bewust is van de noodzaak om dringend een en ander te veranderen. Die transitie moet nu volop worden uitgerold. Er is eigenlijk geen tijd te verliezen.

Het klopt dat we van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen een advies hebben gekregen rond het 'Fit for 55'-pakket. Ik vond het een heel waardevol advies, waarbij we zeker een en ander ter harte willen nemen en op dezelfde golflengte zitten. Ik herhaal dat we daar morgen een en ander over zullen bespreken binnen de Vlaamse Regering. Ik zal daar niet op vooruitlopen.

We hebben het in deze commissie al meermaals gehad over het invoeren van een kilometerheffing. U kent mijn standpunt daaromtrent. U weet ook dat er in ons regeerakkoord nu niets is opgenomen over de kilometerheffing. Maar niemand kan belemmeren dat we verdere studies doen en bekijken hoe we toekomstgericht tot een samenwerkingsovereenkomst met de andere gewesten kunnen komen, om daar dan in de nabije toekomst werk van te kunnen maken.

Ik zei het al eerder, principieel is de kilometerheffing een goed idee. De vraag is niet of die er moet komen, maar wanneer. Je kunt beter het gebruik dan het bezit van een voertuig belasten. Een voorwaarde is wel dat het een belastingverschuiving is en geen verhoging. Zolang het gaat om een slimme kilometerheffing, ben ik voorstander. Zo zetten we mensen aan om bewust te kiezen voor hun transportmiddel. Maar het is voor mij zeer belangrijk dat het systeem niet discrimineert en dat er dus wel alternatieven moeten zijn, zodat iedereen betaalbaar kan geraken waar die moet zijn, ongeacht de regio waaruit men komt.

Wat de vraag naar extra middelen voor de elektrificatie van het openbaar vervoer betreft, denk ik dat ik daar al op heb geantwoord. We moeten daar zeker ten volle op inzetten. Maar het is ook aan de vervoermaatschappij De Lijn zelf om er een versneld verhaal van te maken.

Dat betekent dan ook dat er voor de mogelijkheden die sinds begin dit jaar worden geboden, zo snel mogelijk bestekken moeten worden gemaakt en dat die worden uitgevoerd. Het is al duidelijk gebleken dat het niet werkt om zomaar geld te geven. Er moeten nog vergunningen afgeleverd worden om die stelplaats in orde te brengen en dergelijke meer. Er is nog wel wat werk, en ik vraag aan de betrokken instanties om snel werk te maken van datgene waarover al is beslist.

Dit gezegd zijnde blijf ik erbij dat we ambitieus moeten zijn en dat we morgen sowieso een aantal voorstellen mee op tafel leggen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik heb gisteren van de gelegenheid geprofiteerd om het debat over een soortgelijke vraag van mijn collega Chris Steenwegen aan minister Demir te volgen. Het antwoord van de coördinerende klimaatminister in deze Vlaamse Regering was toch wat ontluisterend. U hebt vandaag in de pers kunnen lezen dat ze niet hoopvol is over de Vlaamse Regering, die zich morgen zal buigen over extra inspanningen voor het klimaat. Ze heeft tot dusver nog maar heel weinig voorstellen van haar collega's ontvangen. Ze zei zelfs dat ze niet naar Glasgow zou gaan als ze niet voldoende kan voorleggen. Ik verwees bijvoorbeeld naar de voorstellen die CD&V over het klimaat heeft gedaan, maar daarover zei ze dat het gemakkelijk is om dat in de krant te zeggen, maar dat ze de concrete voorstellen nog moet zien. Het is belangrijk om nu ook daadkracht te tonen, en ik betwijfel of we, met wat we tot nu horen van de Vlaamse ministers in het parlement, dat ook werkelijk mogen verwachten van de klimaatministerraad die morgen is gepland.

Ik ga nu verder in op uw antwoorden. Wat betreft de stand van zaken heeft de Vlaamse Regering in 2019 een VEKP goedgekeurd, met belangrijke doelstellingen richting 2030. Het is stilaan het moment om te kijken of we die doelstellingen halen en of we ergens een tandje hoger moeten schakelen. Ik leid uit uw antwoord af dat er nog niet veel resultaten voorgelegd kunnen worden op het vlak van de daling van het personenverkeer. We zien dat de files weer toenemen nadat het opnieuw mogelijk was om te gaan werken na de coronacrisis. Verder is de basisbereikbaarheid wellicht uitgesteld tot na de volgende verkiezingen. Dat heeft ook een impact. U hebt daar niet op geantwoord, maar het feit dat die belangrijke hervorming van het openbaar vervoer ...

De voorzitter: Ik moet u vragen om af te sluiten, collega Bex.

Stijn Bex (Groen): Ik doe mijn best om snel te gaan, voorzitter.

Kunt u nog verduidelijken wat die impact is?

Wat de elektrificatie betreft, vragen we al lang dat u een financieel plan afsprekt met De Lijn, niet alleen om die 60 bussen te kunnen betalen, maar ook die 350 in de toekomst.

U zegt dat we ambitieus moeten zijn, maar ik hoor geen enkele concrete doelstelling. Ik vind het trouwens ook niet kunnen dat de Vlaamse Regering zich nog altijd verschuilt achter afspraken die gemaakt zijn in 2019, ten tijde van het regeerakkoord. Er moeten nu en morgen op de ministerraad nieuwe afspraken worden gemaakt die verder gaan dan de klimaatcrisis. Het is hoog tijd dat u concrete voorstellen kunt voorleggen.

De voorzitter: Uw visie is duidelijk.

Stijn Bex (Groen): Ik wil u toch vragen om al een tipje van de sluier te lichten, zodat we ten minste weten dat minister Demir geen gelijk heeft als ze zegt dat er van u weinig voorstellen zouden zijn gekomen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik sluit me graag aan bij deze vraag, specifiek over de vergroening van de busvloot en de elektrificatie. We hebben het er al vaak over gehad en we hebben zelfs een hele vergadering gewijd aan de vergroening van de bussen van De Lijn zelf, maar er zijn natuurlijk ook de privé-exploitanten, die instaan voor ongeveer de helft van de lijnen. Ze willen ook graag hun steentje bijdragen.

Zij kunnen dat allicht ook sneller doen. Ze hebben aan De Lijn een plan voorgelegd waarin staat dat ze voor een gecumuleerd bedrag van 6 miljoen euro, de volgende

drie jaar telkens jaarlijks 50 elektrische bussen in roulatie zouden kunnen brengen. In Duitsland bestaat er een systeem waarbij 80 procent van de meerkosten van elektrische bussen wordt betoelaagd. In Frankrijk is er een subsidie van 30.000 euro per bus.

Mijn vraag is of u ook zo'n tegemoetkoming voorziet voor private exploitanten van De Lijn, die het overgrote deel van de toch wel heel hoge kostprijs van die bussen – ze zijn dubbel zo duur als een gewone bus – op zich nemen. Bestaat de mogelijkheid om de middelen van het Europees herstellfonds – met 93 miljoen euro voor De Lijn – daarvoor aan te wenden? Of zijn er eventueel nog middelen van ons klimaatfonds die naar mobiliteit gaan? Ik zoek dus mee naar middelen. Het lijkt me toch nuttig om dat verhaal van de private exploitanten van de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren (FBAA) eens grondig te bekijken, om de komende jaren nog sneller elektrische bussen in roulatie te kunnen brengen. Als we tegen 2025 emissievrij willen rijden in de steden, mogen we niet langer talmen. De private exploitanten kunnen daartoe, zoals ik al zei, hun steentje bijdragen. Voor hen zijn het wel heel zware kosten. Wat steun van de Vlaamse overheid zou welkom zijn.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ik wil me hier zelf ook bij aansluiten. Ik heb hierover eerder deze week een vraag om uitleg gesteld aan minister Demir, omdat zij toch de coördinerende minister is, die ook het advies van de MORA heeft gevraagd. Ik wil inzoomen op het voorstel van de MORA over de kilometerheffing. Hoewel de vorige regering heeft gezegd dat die kilometerheffing er niet zou komen en dat er niets over in het regeerakkoord staat, komt de MORA daar toch mee op de proppen.

Ik wil u dus het volgende vragen. Zijn er nu plannen om die kilometerheffing in te voeren of niet? Zal dat in de klimaatmaatregelen van de COP26 in Glasgow staan of niet? U weet dat ik een virulent tegenstander ben van die kilometerheffing, omdat ik vind dat het gewoon niet kan om mensen op die manier te sturen. Ik betwijfel ook of dit enig klimatologisch effect zal hebben. Mensen die nu in de file staan, doen dat niet voor hun plezier. Als er een kilometerheffing is, zullen ze nog altijd in de file staan, ook al moeten ze er extra voor betalen, gewoon omdat er geen alternatieven zijn. Er wordt zo goed als niet geïnvesteerd in openbaar vervoer en dergelijke. Vandaar mijn vraag, minister: wat is nu het standpunt van deze Vlaamse Regering ten aanzien van dit advies waarin de MORA een kilometerheffing voorstelt? Gaat de Vlaamse Regering hiermee aan de slag? Of gaat ze die kilometerheffing voor eens en voor altijd verwerpen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mijnheer Bex, u zegt dat u gisteren in de commissie te horen hebt gekregen dat er weinig voorstellen op tafel liggen. Ik zal u zeggen wat afgesproken is binnen de Vlaamse Regering: elke minister moet voor zijn of haar bevoegdheid zijn of haar huiswerk maken en een aantal voorstellen op tafel leggen om ervoor te zorgen dat de uitstoot drastisch verminderd wordt. Dat is het huiswerk dat we meegekregen hebben, en dat huiswerk zullen we morgen op de ministerraad beoordelen. Ik zal alleszins ook een aantal voorstellen presenteren. We zullen in de Vlaamse Regering bespreken welke voorstellen behouden worden. Ik ga daar vandaag niet op vooruitlopen. Ik ga daar ook niet over communiceren in kranten. Ik denk niet dat u van mij enig voorstel in een krant hebt kunnen lezen. Dus: niet in kranten, niet in deze commissie, maar morgen op de ministerraad zullen de voorstellen uitgebreid aan bod komen.

Er is het advies van de MORA. Ik heb al gezegd dat daar heel wat waardevolle informatie in zit. Daar staat inderdaad ook de kilometerheffing in. Maar ik zeg het hier opnieuw: de kilometerheffing stond niet in het regeerakkoord. Er is ook nergens een afspraak gemaakt dat dat in deze legislatuur zal worden uitgerold. Men heeft mij echter gevraagd om mijn huiswerk te maken en ik heb mijn huiswerk gemaakt. Ik zal morgen mijn voorstellen op tafel leggen.

We zullen dan zien of de collega's zich al dan niet kunnen vinden in die voorstellen. Ik doe alleszins mijn huiswerk, en meer kan ik daar vandaag niet over vertellen.

Mijnheer Bex, u zegt telkens opnieuw dat ik basisbereikbaarheid naar de volgende legislatuur til. Ik heb dat hier nooit gezegd, voor alle duidelijkheid, ik heb wel gezegd dat we door het verhaal van de Mobiliteitscentrale en de Raad van State sowieso een jaar vertraging hebben, dat het niet haalbaar is om dat in januari 2022 in voege te laten treden. Intussen is ook duidelijk dat het niet haalbaar is om dat in juli 2022 in te voeren. Het contract met de Mobiliteitscentrale is gesloten en zij heeft minstens een jaar nodig om alles uit te rollen. Het zal dus ten vroegste januari 2023 zijn, maar ik kan nu niet garanderen dat dat ook haalbaar is. Er moeten heel wat testen gebeuren, er is ook nog werk met de Hoppinpunten en dergelijke meer. Ik zeg dus opnieuw dat dit niet is overgeheveld naar de volgende legislatuur, maar ik pin me ook niet vast op een datum.

Wat het openbaar vervoer betreft, mevrouw Brouwers, heb ik inderdaad de bedenkingen van de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren (FBAA) gekregen. Dat zijn geen nieuwe bedenkingen. U weet dat ik veel belang hecht aan de inbreng van de partners, die vaak een versnelling hoger schakelen. Zij hebben momenteel al meer elektrische bussen rijden dan De lijn zelf. Ik denk ook dat er nog weinig partners zijn die met euro 3- en euro 4-bussen rijden. Ik heb dan ook alle vertrouwen in de partners. We zullen met hen bekijken hoe we de versnelling van die vergroening van het openbaar vervoer sowieso verder kunnen uitrollen. Ik neem hun bedenkingen en opmerkingen zeker ter harte.

Welke voorstellen morgen op tafel zullen liggen, zult u na de ministerraad van morgen horen. Voor de voorstellen die finaal zullen worden afgeklopt, zitten wij morgen samen.

De voorzitter: We kijken uit naar morgen.

De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, we kijken inderdaad uit naar morgen. Ik denk dat het zinvol is om zulke discussies niet per se in de krant te willen voeren, maar dat op een ministerraad te bediscussiëren. Ik kan alleen maar zeggen wat ik gisteren heb gehoord van een collega-minister van u, die toch niet zeer veel hoop gaf over grote veranderingen in de aanpak. Ik hoop dat u een stevig pakket op tafel zult leggen en dat men u daarin zal steunen.

Collega Brouwers heeft het voorbeeld gegeven van de elektrificatie bij de partners. Ik denk dat dit een zeer concreet voorstel is waar u sneller in kunt gaan. Wij steunen dat ook volledig.

We weten dat bijvoorbeeld CD&V heeft opgeroepen om stevig in middelen te voorzien voor een sterker openbaar vervoer, dat is een oproep die wij volledig steunen. Ik denk dat er morgen heel veel dingen op tafel kunnen liggen. We hopen dat u in de weekendkranten en morgen op het tv-nieuws fantastische aankondigingen mag doen van een Vlaams mobiliteitsbeleid dat de klimaatcrisis echt ten gronde aanpakt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rekrutering van nieuwe buschauffeurs voor De Lijn – 432 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, in 2020 heeft De Lijn 673 nieuwe chauffeurs aangeworven. Dit jaar moesten daar in principe 520 nieuwe chauffeurs bij komen. De Lijn doet daar heel wat inspanningen voor. Zo zijn er in 2021 drie grote rekruteringscampagnes geweest, worden het stagebeleid en het contact met de scholen verder uitgebouwd en is De Lijn aanwezig op virtuele en fysieke jobbeurzen. Gelukkig konden die sinds kort weer plaatsvinden.

De Lijn nam recent samen met de private autocarsector nog het initiatief een job-inspiratiedag te organiseren in Kortrijk Xpo. De directe aanleiding voor het initiatief is het nijpend tekort aan buschauffeurs in de provincie West-Vlaanderen. Maar we kunnen dat doortrekken naar andere provincies. Buschauffeur voor De Lijn is een knelpuntberoep geworden. De krapte op de arbeidsmarkt speelt De Lijn bijzonder parten.

Ik heb een aantal vragen over de jobdag zelf.

Hoe evalueren u en De Lijn die jobdag en de samenwerking van De Lijn met de autocarsector?

Hoe evalueert u het tekort aan buschauffeurs in West-Vlaanderen? Hoe verhoudt dit zich actueel met de andere provincies? Zijn er specifiek voor West-Vlaanderen of Vlaanderenbreed bijkomende initiatieven nodig om dit tekort op te vangen?

Ik wil ook nog doorgaan over iets anders. Je kunt als lijnbuschauffeur, met normale lijnbussen, pas aan de slag zodra je 21 jaar geworden bent en je vanzelfsprekend het passende rijbewijs D of DE en een vakbekwaamheidsattest, de zogenaamde code 95, behaald hebt. Met datzelfde attest vakbekwaamheid kun je met een bus echter ook al beperkt rondrijden vanaf de leeftijd van 18 jaar. Dan moet het wel gaan over een kleine bus, die maximaal 16 personen vervoert. Of je mag tot je 20e verjaardag enkel ritten maken van maximum 50 kilometer.

Dat zijn regels die beperkend werken, die ervoor zorgen dat de bus- en autocarsector een concurrentieel nadeel heeft bij het rekruteren van schoolverlaters. Ik heb tijdens de Voka-stage (Vlaams netwerk van ondernemingen) bij een pachter van De Lijn gemerkt dat heel veel geïnteresseerde jongeren die zich aanbieden, ontgoocheld afdruipten zodra ze weten dat ze pas vanaf hun 21e volop ter beschikking kunnen worden gesteld, en dan sneller kiezen voor een job als truckchauffeur in plaats van als buschauffeur.

Minister, is een eventuele versoepeling van de regels om als buschauffeur te kunnen werken, voor u denkbaar en te overwegen? Het zou dan kunnen gaan over de uitbreiding van het aantal te vervoeren personen vanaf 18 jaar of het maximum aantal te rijden kilometers. Waarom kan dat wel volgens u of waarom kan dat net niet?

Is een mogelijke versoepeling van deze regels al eens ter sprake gekomen op een overleg met uw federale collega en collega-ministers van de andere gewesten – ik neem aan dat de problematiek daar evenzeer geldt – of misschien zelfs tijdens een

Europees overleg? Ik weet dat daarover heel wat afstemming is op Europees vlak. Zo ja, met welk Vlaams standpunt en met resultaat? Wanneer die regels en een eventuele versoepeling daarvan nog niet zijn besproken, bent u dan bereid of van plan om deze problematiek op een volgende overlegvergadering te agenderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, ik dank u voor uw vraag.

Wat de jobdag en de evaluatie daarvan betreft, moet ik aangeven dat De Lijn geen medeorganisator was. Er waren wel een aantal pachters aanwezig, waarvan er een aantal ook bussen van De Lijn bij zich hadden. Daarmee was misschien de indruk gewekt dat De Lijn mee die jobdag organiseerde.

Wat het tekort aan buschauffeurs betreft, is het antwoord dubbel. De Lijn zelf heeft in het verleden heel wat buschauffeurs gerekruteerd en heeft momenteel geen tekort. Er is wel een enorm tekort aan buschauffeurs bij de private partners, bij de pachters die in onderaanneming voor De Lijn rijden. Zij kampen momenteel wel met een enorme krapte en gezien ook de krapte op de arbeidsmarkt, is het voor hen moeilijk om chauffeurs te rekruteren.

Dat heeft ook te maken met de vergrijzingsgolf bij de chauffeurs die zij in dienst hadden, en met het feit dat de chauffeurs tijdens de lockdownperiodes allemaal op technische werkloosheid zijn gegaan, vaak een andere job hebben gevonden en niet meer terugkeren naar hun job bij de pachters. We hebben dat zelf ook gezien bij de bestekken en het in de markt plaatsen van de versterkte ritten. We hebben sommige versterkte ritten verschillende keren achter elkaar in de markt moeten plaatsen omdat er gewoon niemand op intekende. Men tekende er niet op in, niet omdat het oninteressant was maar omdat ze gewoon geen personeel hadden om die ritten te laten rijden. Het tekort is dus wel duidelijk bij een aantal pachters. Daar is het natuurlijk zaak om zo veel mogelijk richting VDAB en andere partners te gaan kijken hoe men zo veel mogelijk mensen enerzijds kan activeren en anderzijds sensibiliseren om een job als buschauffeur te overwegen.

U hebt een aantal suggesties gedaan voor het versoepelen van de regels om buschauffeur te kunnen worden. Ik wil voor alles openstaan en alles laten onderzoeken, maar we moeten wel heel goed beseffen dat de strenge voorwaarden om buschauffeur te worden, zowel inzake opleiding, nascholing als examens, er specifiek zijn vanuit veiligheidsoverwegingen. Dat gebeurt ook in samenspraak met de andere gewesten. Om daar nu veel aan te sleutelen? De verkeersveiligheid moet centraal staan. Ik weet zelfs niet of het probleem plots van de baan zou zijn als we aan die voorwaarden gaan sleutelen. Als we kijken naar de andere logistieke sectoren, zien we ook dat er bij de vrachtwagenchauffeurs een enorme krapte is. In de vrachtwagensector gelden niet de specifieke regels die voor buschauffeurs gelden. Daar ziet men toch ook dat het heel moeilijk is om geschikt personeel te vinden. Ik denk dat we veel meer moeten focussen op het activeren en motiveren om een job als chauffeur te overwegen.

Herinner u dat we in 2019 en begin 2020 ook een enorme krapte aan chauffeurs hadden. Men heeft er toen heel veel kunnen rekruteren. Toen is dat finaal wel gelukt bij De Lijn. Ik hoop dat men alleszins door motivering en tal van positieve selecties in de markt te plaatsen richting buschauffeurs, we toch wat meer mensen aangemoedigd krijgen om een job in de bussector te willen overwegen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Activeren en motiveren, uiteraard: ik hamer daar veel op, ook op het imago van De Lijn, niet alleen als dienstverlener maar ook als goede werkgever. Ook dat zal afstralen op

de onderaannemers en de pachters die ritten rijden voor De Lijn. Daar ben ik wel van overtuigd.

Verkeersveiligheid is een heel moeilijke in dit verhaal als het gaat over het al dan niet versoepelen van regels. Maar je zult me toch niet wijsmaken dat iemand die 18, 19 of 20 jaar is, een ritje van 50 kilometer met een bus mag rijden, maar dat dat voor een rit van pakweg 70, 80 of 100 kilometer wel een probleem zou zijn voor de verkeersveiligheid. Dat zijn zaken die we eens goed onder ogen moeten nemen. Idem dito voor de leeftijd. 21 jaar is toch echt een erfenis uit het verre verleden, toen je ook 21 jaar moest zijn om met de wagen te mogen rijden. Ik weet dat heel wat landen in Europa nog altijd die grens hebben. Maar je ziet bij ons in de buurt, zoals in Nederland, dat men toch naar versoepelingen gaat. Ik hoop dat we daar eens over zullen spreken. Want met een goede opleiding en een vakbekwaamheidsopleiding er nog eens extra bij, denk ik dat je ook op 18, 19 of 20 jaar een even goede chauffeur zult zijn van een bus met mensen aan boord, dan wanneer je 21 jaar bent. Maar goed, ik begrijp de gevoeligheid. Maar ik wil er toch op aandringen dat dat eens bekeken en besproken wordt.

Als het gaat over het tekort, dan zegt u dat dit eigenlijk niet bij De Lijn zit maar wel bij de onderaannemers. De Lijn had vroeger een tekort, maar vandaag dus niet meer. U zegt dat het te maken heeft met vergrijzing, en ook met de technische werkloosheid na corona. Ik denk dat dat klopt, maar toch vraag ik me af of er meer achter zit. Is er op een bepaald moment een soort onderlinge concurrentie tussen De Lijn als werkgever en de onderaannemers? Dat vraag ik mij af. Ik denk dat het toch belangrijk is om daar eens dieper op in te gaan. Dat hoeft vandaag niet, maar daar moeten we misschien toch eens goed naar kijken.

Verder zegt u, als het gaat over de krapte, dat die er ook is bij de transportsector. Dat klopt: het is moeilijker om chauffeurs aan te werven. Toch denk ik dat De Lijn en een onderaannemer een groot voordeel hebben ten aanzien van de transportsector, en dat is het feit dat het met zekerheid een job dicht bij huis is. Ik denk dat we die troef beter zouden moeten kunnen uitspelen, in combinatie met een eventuele versoepeling van de instapregels.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik zou er inderdaad willen op aandringen om die leeftijd naar beneden te brengen, naar 18 jaar. Daar is een eenvoudige reden voor: dergelijke profielen – dat zijn jonge gasten en jongedames die een technische of beroepsopleiding achter de rug hebben – ben je kwijt als ze moeten wachten tot 21 jaar. Die vinden vandaag overal werk. De reden is dat de 'war on talent' vandaag op alle fronten speelt. Vandaag doet iedereen zijn best om een creatief hr-beleid aan de dag te leggen. Vandaag zijn dingen bespreekbaar betreffende organisatie van werk en toegang tot de werkvloer die tien jaar geleden absoluut 'not done' waren. Vooral de privésector is daarin heel creatief, maar ook de lokale overheden zijn daarin heel erg aan het versoepelen.

U moet dat doen, die leeftijd op 18 jaar zetten. Je kunt trouwens ook vanaf 18 jaar verkozen worden in het parlement en mee wetten maken, maar je mag niet met een bus rijden. Uiteraard moet men medisch gekeurd zijn. Maar ik denk dat men vandaag ook veel vroeger volwassen in het leven staat, op eigen benen staat. Heel veel mensen wonen ook al alleen, terwijl anderen hun hele leven zijn aangewezen op 'hotel thuis' of 'hotel mama'. Maar wat vooral belangrijk is: als je wacht tot 21 jaar, dan zijn de 18-, 19- en 20-jarigen met een technische of beroepsachtergrond al lang geplaatst op de arbeidsmarkt en vis je achter het net. Ongeacht welke heksentoeren je dan nog uithaalt, dan zul je die mensen niet meer bereiken, of niet meer kunnen motiveren om de zwenking te maken naar het beroep van buschauffeur.

Bart Claes (Vlaams Belang): Ik zou zelf ook nog iets willen toevoegen. Om tot meer rekrutering te komen, zeker bij vrouwelijke kandidaten, moet het onveiligheidsgevoel op de bus weggenomen worden, zowel voor reizigers als voor potentiële toekomstige chauffeurs. Ik weet niet of jullie het filmpje al hebben gezien dat vandaag is opgedoken, over een oud vrouwtje dat tot bloedens toe van een bus wordt geslagen? Dat zijn dingen die vaak gebeuren. Ik neem ook regelmatig de bus, en het zijn altijd dezelfde soort mensen die voor rumoer zorgen en ervoor zorgen dat een busrit niet aangenaam is. Als chauffeur moet je al heel stevig in je schoenen staan om daartegen te kunnen optreden. Voor heel veel vrouwen, zeker jonge vrouwen, zal dat een groot probleem zijn. Als we dus tot meer chauffeurs willen komen, dan denk ik dat we, naast het loonpakket en allerlei andere dingen, ook zeker het veiligheidsaspect op de bus mee in het programma moeten opnemen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb daarstraks al gezegd dat ik de leeftijdsgrens zeker wil laten onderzoeken. Als het echt zo is dat dit nog een erfenis is van vroeger, door het samenvallen met de meerderjarigheid – maar ik weet niet of dat vandaag gebleken is – dan wil ik dat zeker laten onderzoeken. Ik zal kijken of er bij de federale overheid een draagvlak voor is om de leeftijdsvoorwaarden te laten zakken.

Zoals ik zonet al zei, hebben we bij De Lijn op dit ogenblik geen problemen. Maar wij hebben ook niemand op technische werkloosheid gezet. Wij hebben in het verleden heel veel rekrutering gedaan, omdat wij al iets eerder met die vergrijzingsgolf bezig waren. De vergrijzing en het feit dat men technische werkloosheid heeft gehad bij de partners, dat vooral maakt dat men daar op het ogenblik een echte krapte heeft, en dat men er zoekt naar bijkomende chauffeurs. Nogmaals, ik wil dat zeker verder laten onderzoeken.

Wat het veiligheidsgevoel betreft: over veiligheid, zowel van de gebruikers van het openbaar vervoer, maar uiteraard ook van ons personeel, hebben we het hier al vaak gehad in de commissie. Daarrond is ook al heel veel ondernomen.

Natuurlijk, dat sommige mensen laakbaar gedrag vertonen, dat is nooit goed te praten, of het nu op de bus, aan de halte of elders is. Als er mensen zijn die zich schuldig maken aan laakbare feiten, dan is dat op geen enkele manier goed te praten. Maar ik weet niet of dat een reden kan zijn waarom iemand geen buschauffeur zou willen worden.

Ik denk dat het vooral zaak is om zo veel mogelijk mensen aan te moedigen en te activeren. Ik denk dat daar een heel belangrijke rol is weggelegd. Ik wil zeker het onderzoek laten voeren om alles nog aantrekkelijker te maken. Maar opnieuw, we mogen niet inboeten op verkeersveiligheid. Ik denk dat dat op zich heel belangrijk is. Als iemand een bus bestuurt met twintig, dertig of veertig mensen op, dan moet de kennis van de verkeerswetgeving volop aan de dag gelegd worden. Dat aspect moet men centraal blijven stellen. Maar een onderzoek kunnen we daar zeker rond voeren.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoorden en uw steun en die van collega Keulen om de leeftijd echt te gaan verlagen. Het is echt niet meer van deze tijd. Op 18 mag je heel veel doen, er zijn hier velen die mensen al willen laten stemmen op 16-jarige leeftijd, dus dan denk ik dat je ook de verantwoordelijkheid moet krijgen om met een bus te mogen rijden vanaf 18 jaar. Ik ben ook blij met de steun om een onderzoek te laten voeren en desgevallend gesprekken te starten met de federale overheid en de partners in de andere gewesten.

De Lijn heeft vandaag geen krapte, de onderaannemers wel. U weet net als ik dat die onderaannemers een heel belangrijke rol spelen in het openbaar vervoer in Vlaanderen. In de toekomst zullen we ze misschien zelfs nog meer nodig hebben, dus het is belangrijk dat daar voldoende chauffeurs en mensen naartoe stromen. Dan zou het wel gepast zijn om bijvoorbeeld met die verlaging van de leeftijd en extra campagnes de sector in zijn algemeenheid te steunen en te sponsoren, zodat ook het openbaar vervoer in Vlaanderen nooit het slachtoffer wordt van de krapte op de arbeidsmarkt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid – 469 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, basisbereikbaarheid, ik denk dat het bijna elke week rechtstreeks of onrechtstreeks aan bod komt in de commissie, ook daarnet nog. Op 16 september hadden we het er zeer uitgebreid over. Toen hebben zowel ik als meerdere andere collega's om een stand van zaken gevraagd en hebt u gezegd dat de uitrol ten vroegste voor januari 2023 zal zijn, al kon u dat niet garanderen.

Er zijn heel wat problemen die nog opgelost moeten worden. Er is de aanbesteding van Mobiliteitscentrale, er zijn de Hoppinpunten, de haltes, het haltebeheer, de aanbesteding in het kader van het vervoer op maat, het openbaredienstencontract. Dat zijn allemaal onzekerheden die basisbereikbaarheid tot een succes dan wel een mislukking zullen maken.

Intussen rijzen er bij veel mensen belangrijke vragen over het verdere verloop van dit dossier: reizigers, lokale besturen, werknemers van De Lijn en pachters tasten in het duister. Vandaar deze opvolgingsvragen.

Zijn er ondertussen nieuwe elementen bekend, sinds de informatie die u ons kon verschaffen op 16 september? Blijft de huidige dienstregeling van De Lijn van kracht tot de uitrol van basisbereikbaarheid of kunnen er wijzigingen plaatsvinden, als dat nodig is? Ik vernam dat er binnen De Lijn de boodschap is gegeven dat er tot aan de ingang van basisbereikbaarheid geen wijzigingen mogen gebeuren. Ik weet niet of u dat kunt bevestigen.

Met betrekking tot de Mobiliteitscentrale: is er al een advies van de Vlaamse Toezichtscommissie over de aanbestedingsprocedure? Zo ja, wat is de inhoud van het advies? Zo niet, wanneer wordt dit advies verwacht?

Wat zijn de volgende stappen om de Mobiliteitscentrale draaiende te krijgen? Wanneer zal zij kunnen beginnen met proefdraaien?

Hoe loopt het werk binnen de vervoerregioraden? Staat hun werking ook 'on hold' of kunnen zij al verder werken op andere aspecten van het decreet Basisbereikbaarheid? U sprak specifiek over de tariefintegratie, een zeer belangrijke voorwaarde. Hoever staat het daarmee? Zijn er bepaalde struikelblokken?

Hoeveel Hoppinpunten zijn er tot op vandaag al neergeplant? U had het over 1700 Hoppinpunten die door de vervoerregioraden zijn vastgelegd. Is dat het definitieve aantal? Tegen wanneer wilt u die geïnstalleerd zien?

Lokale besturen hebben ook nog veel vragen over de Hoppinpunten. Uw administratie zou een ontwerpwijzer opmaken. Is die er al?

Kunt u de procedure voor de aanbesteding van het vervoer op maat en het tijdspad om dat rond te krijgen toelichten?

In principe waren er vanaf volgend jaar extra middelen voor het vervoer op maat. Wat gaat daar nu mee gebeuren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, bedankt voor de vraag, maar ik moet u meegeven dat er sinds 16 september niet veel veranderd is. Men heeft natuurlijk niet stilgezeten, men heeft heel hard doorgewerkt, maar er is geen specifiek ander nieuws te melden dan datgene wat we hier in de commissie al uitgebreid toegelicht hebben op 16 september.

Nu, ik wil toch ingaan op uw vragen, met eerst het feit dat er niets gewijzigd mag worden aan de werking van De Lijn in afwachting van basisbereikbaarheid. Als er morgen ergens werken zijn of omleidingen, dan zal De Lijn andere routes gaan rijden. Het is niet aan mij om te zeggen dat De Lijn dat niet kan of mag doen. Het is echter ook zo dat de planning van De Lijn, zoals uitgetekend in het verleden, het basismobiliteitsplan, in werking blijft tot we het decreet Basisbereikbaarheid uitrollen en de nieuwe openbaarvervoersplannen uitgerold kunnen worden. Dat is de stand van zaken vandaag. Maar opnieuw, als er een wijziging is aan een bepaalde route, dan is dat deel van het exploitatiemodel. Het is aan het verzelfstandigd agentschap om te bepalen welke bus eventueel een andere route volgt.

Dan kom ik bij de Mobiliteitscentrale, de Vlaamse Toezichtcommissie en de stappen om de Mobiliteitscentrale draaiende te krijgen. Het contract met de Mobiliteitscentrale is na twee passages bij de Raad van State gegund en gesloten. Het is nu aan ViaVan om ervoor te zorgen dat ze alle mogelijke data hebben om de Mobiliteitscentrale draaiende te krijgen. Er is initieel ingeschat dat het minstens negen maanden zal duren voor ze alle data en informatie ter beschikking kunnen hebben en dat ze vervolgens minstens drie maanden zullen proefdraaien. Ook op dat vlak zijn er geen wijzigingen.

Als het specifiek over de Vlaamse Toezichtcommissie gaat: het is aan de Vlaamse Toezichtcommissie om de privacygevoeligheid van de werking van ViaVan te blijven beoordelen. Op verschillende tijdstippen zal de mening van de Vlaamse Toezichtcommissie gevraagd worden vooraleer men officieel in productie gaat of voor men bepaalde data gaat gebruiken of doorspelen. Er is dus wel een continue samspraak met de commissie over wat wel en niet kan. Op grote lijnen is dat afgetoetst. Bij de officiële start kan het zijn dat nog niet alle details geweten zijn, maar daarover kunnen we nog altijd in contact treden met de Vlaamse Toezichtcommissie, om te verzekeren dat de regelgeving rond de verwerking van de privacygegevens ten volle gerespecteerd wordt.

Wat de werking van de vervoerregioraden betreft, weet ik dat de heer Maertens ook al in de plenaire vergadering gezegd heeft dat een aantal van die raden in een rustigere fase zijn beland. Ik weet dat ze ook een heel drukke fase achter de rug hebben met de afstemming van de openbaarvervoersplannen. Het is nu de bedoeling dat ze zich focussen op de regionale mobiliteitsplannen die opgemaakt moeten worden. Daar is men initieel misschien wat rustig rond gestart vanwege de vragen rond de milieueffectrapportage, maar nu moeten ze wel opgemaakt worden.

Ik denk dat zij daar ook volop mee aan de slag zijn, dat hoop ik alleszins. Want het is natuurlijk ook zaak om die plannen zo snel mogelijk te hebben.

Verder zijn zij de voorbije tijd ook bezig geweest met zowel het in kaart brengen van de Hoppinpunten als met de tariefintegratie. Men is aan het kijken of men nu al dan niet een gezamenlijk tarief wil, en hoe dat verder gaat verlopen. Dus ook daar zijn de ambtelijke voorzitters veel rond samengekomen, zijn er besprekingen geweest binnen de vervoerregioraden, en heeft men dus ook een afwegingskader opgemaakt inzake die diverse tarieven.

Wat de Hoppinpunten betreft: u weet dat we vier categorieën van Hoppinpunten hebben: de interregionale, de regionale, de lokale en de buurt-Hoppinpunten. Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om lokale besturen toch aan te moedigen om massaal gebruik te maken van het subsidiedossier dat loopt om Hoppinpunten te realiseren. Zo kan men die buurt-Hoppinpunten aanvragen. En ook lokale Hoppinpunten kunnen met behulp van deze subsidies aangevraagd worden. En gelet op het feit dat de vervoerregioraden de Hoppinpunten bepaald hebben, weten zij waar ze komen, en kan men dus van start gaan om ze uit te rollen.

Rond een aantal Hoppinpunten langs gewestwegen heeft het Agentschap Wegen en Verkeer sowieso de unieke verantwoordingsnota voor een groep van punten uitgerold. Daar gaan zij mee aan de slag om sowieso een aantal Hoppinpunten uit te rollen. Het aantal ligt op dit ogenblik vast op 1813. Waar komt dat cijfer vandaan? De 15 vervoerregioraden hebben gezocht waar er Hoppinpunten moeten komen, en op basis daarvan hebben ze die lijsten bezorgd aan Mobiliteit en Openbare Werken. Zij hebben nu een totaal van 1813 punten. Maar dat is ook een dynamisch gegeven, het is niet dat dat vastgepind blijft op die 1813. Als men straks vindt dat er op welbepaalde locaties een Hoppinpunt zou moeten komen, dan kan dat alsnog overwogen worden. Maar het is de bedoeling dat die zo snel mogelijk worden uitgerold.

Dan wat het vervoer op maat betreft: daar kunnen we misschien wel nog wat meer details geven. We hebben de deelsystemen. Daarvan was de selectieleidraad gepubliceerd op 21 juni 2021. De kandidaten dienden hun offerte in te dienen voor 2 augustus, dus dat is intussen gebeurd. Op dit ogenblik zijn er dus een aantal offertes binnen voor die deelsystemen, en men is dat nu allemaal verder aan het onderzoeken, om te kijken welke systemen geselecteerd kunnen worden. Het technisch bestek is verder ook in opmaak. Dat is een procedure met enerzijds de selectiefase, waarbij een aantal bedrijven kunnen worden geselecteerd, om dan verder in te tekenen op het technisch bestek dat in opmaak is. Vervolgens kunnen ze op dat technisch bestek offertes indienen. Daarvan verwacht men de vergunning en de bestelling in de zomer van 2022.

Daar zitten bijvoorbeeld ook onze deelfietsen in. Dan komt ook altijd de vraag waarom we nog geen datum afkloppen. Als ik in de zomer van 2022 x aantal deelfietsen bestel, dan moet het bedrijf dat de offerte binnenhaalt, die ook ter beschikking hebben. En daar zullen misschien ook nog een aantal maanden overheen gaan. Daarom zeg ik dat men moet blijven voortwerken en al die dingen faciliteren. Maar het is ook pas als ik weet dat al die deelsystemen voorhanden zijn, dat ik voor 100 procent garantie kan geven dat dit een geschikte datum is om van start te gaan.

Het andere bestek dat voor vervoer op maat moet worden uitgerold, is het bestek voor de flexbus en de andere flexsystemen. Hier wordt de laatste hand aan gelegd, en het wordt dan vervolgens voorgelegd aan de Inspectie van Financiën. Dan zal het bestek gepubliceerd worden. Voor deze procedure zijn geen onderhandelingen voorzien. Het is gewoon de firma die intekent die, mits ze voldoet aan alle criteria, het bestek kan binnenhalen. Daarvan wordt de gunning voorzien begin 2022, om dan zo snel mogelijk de bestellingen te kunnen plaatsen.

Dan wat uw laatste vraag betreft, over de middelen voor het vervoer op maat: ik denk dat ik dat al gezegd heb in de plenaire vergadering bij de actuele vragen. Maar het is alleszins zo dat we die middelen die per jaar vastlagen, niet kunnen overhevelen naar

een volgend jaar. De middelen die gereserveerd waren, zijn natuurlijk wel binnen De Lijn gebleven voor bestaande elementen van vervoer op maat, en zo zal dat ook toekomstgericht blijven. We hebben sowieso heel wat facturen binnen De Lijn waarvoor die kunnen worden aangewend. Ik denk onder andere aan de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV) en de Dienst Aangepast Vervoer (DAV), waarvan de provincies te kennen hebben gegeven dat ze daar niet meer in mee financieren. Zo gaan we daar ook een hogere factuur krijgen. Dat is natuurlijk ook vervoer op maat, en dat zullen we dan ook mee op tafel moeten leggen, net als eventueel de extra ritten voor leerlingenvervoer of elementen uit de covidfactuur. We zullen dat bekijken, maar we zullen de middelen alleszins nodig hebben, en desgevallend intern verschuiven. We kunnen ze niet oppotten voor de toekomst.

Er is alleszins wel die zekerheid dat op het moment dat we in 2023 bijvoorbeeld beginnen, we dan wel het globale bedrag dat daarvoor voorzien was, ter beschikking hebben. Dat is dan die 24 miljoen euro, boven op de 34 miljoen euro die historisch is toegekend. Zo scheppen we toch nog eens duidelijkheid inzake die middelen voor vervoer op maat.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Bedankt, minister. U bent begonnen met te zeggen dat u geen ander nieuws had, maar u hebt toch een heel uitgebreid antwoord gegeven. Dat is positief, waarvoor dank.

Mijn vraag was of er tot aan de invoering van de basisbereikbaarheid niets meer gewijzigd kan worden in de planning van De Lijn, en dat was eigenlijk op basis van een concrete aanleiding. Ik had zelf als burgemeester gevraagd naar een nieuwe halte, en daar had ik als antwoord gekregen dat er tot aan de invoering van de basisbereikbaarheid niets meer kan worden gewijzigd aan onze planning. Als basisbereikbaarheid op relatief korte termijn ingevoerd kan worden, dan kan ik dat begrijpen. Maar niemand weet wanneer dat zal gebeuren. Als ik het antwoord goed begrijp, dan is het zo dat als er nieuwe behoeften ontstaan, ergens lokaal, men daar niet op kan inspelen. Dat is wel redelijk problematisch. Ik had het niet over omleidingen, die aanpassingen gebeuren wel. Maar als je morgen een nieuw bedrijventerrein of een nieuwe recreatieve site hebt waarvoor een halte nodig zou zijn, krijg je vandaag blijkbaar als antwoord dat er geen wijzigingen kunnen gebeuren tot de invoering van basisbereikbaarheid. Zo is het mij op mail gezet.

Wat dat advies van de Toezichtcommissie betreft rond privacy: ik had die vraag gesteld omdat u zelf vorige keer had benadrukt dat dat ook de expliciete vraag is van de Raad van State om te bekijken hoe daar verder mee moet worden omgegaan. Daar moet toch een advies in verwacht worden. Het is me nog niet helemaal duidelijk uit uw antwoord of dat advies dan niet op korte termijn moet komen. Of heb ik dat verkeerd begrepen?

En tot slot kregen we gisteren, toevallig of niet, van het Departement MOW een hele mooie nieuwsbrief, met als titel 'Samen communiceren over basisbereikbaarheid'. Die is naar lokale besturen gestuurd met een aantal basisteksten die de steden en gemeenten kunnen gebruiken om naar de burgers toe op een heldere en eenvoudige manier de Hoppinpunten en basisbereikbaarheid toe te lichten. Op zich is dat natuurlijk positief, maar wat moeten we aan de inwoners zeggen als men vraagt wanneer heel dat systeem in voege gaat?

Ik hoor u zeggen dat de deelsystemen pas in de zomer van 2022 aanbesteed worden.

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

Els Robeyns (Vooruit): Maar ik wil toch benadrukken om toch met een concretere tijdspanne op korte termijn te komen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dank u voor uw antwoord. Twee dagen geleden kreeg ik nog een antwoord op een schriftelijke vraag met soortgelijke vragen dat er sinds 16 september nog niets nieuws te melden was, en vandaag hebben we toch een heel aantal bijkomende elementen vernomen. Het is belangrijk dat MAV niet langer een rem is op de uitvoering van basisbereikbaarheid. Daarvoor is ongeveer een jaar nodig, maar we spreken er al lang niet meer over om in het najaar van 2022 basisbereikbaarheid in te voeren. Het verbaast me een beetje, minister, dat u nog niet zolang geleden in het parlement zei dat de basisbereikbaarheid snel kan worden uitgevoerd zodra MAV klaar is en dat u nu zegt dat het mogelijk is dat een aanbesteding van de deelfietsen ervoor zorgt dat we in januari 2023 nog niet overal over deelfietsen beschikken en dat we die hele hervorming niet kunnen uitvoeren. Ik vind dat op die manier problematisch. In plaats van de basisbereikbaarheid en het openbaar vervoer krachtiger te maken, bestaat het risico dat we het openbaar vervoer voor jaren onder een stolp zetten. Er verandert niets. Stilstaan is in dezen achteruitgaan. Dat betekent dat bepaalde investeringen niet gebeuren omdat er onzekerheid is en er wordt gewacht tot wanneer bepaalde zaken mogelijk zijn.

Het is echt nodig dat u zich wel uitspreekt over die datum voor basisbereikbaarheid: 1 januari 2023. Dat ligt niet zo ver voor ons. Het kan zijn dat die hervorming op dat moment niet perfect zal zijn. Collega Keulen heeft daar een interessante leuze over: perfectie is de vijand van het goede. Hij zal me verbeteren als die fout is. Op een bepaald moment moeten we met die hervorming vooruitgaan, omdat stilstaan achteruitgaan is. Daarom mijn oproep, minister, of u toch niet zou overwegen om die hervorming door te zetten en te zeggen dat u, Lydia Peeters, minister van Mobiliteit, ervoor zult zorgen dat die hervorming op 1 januari 2023 van kracht wordt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Het is een interessante vraag, die we hier elke maand kunnen herhalen. Misschien kunnen we binnenkort bij de bespreking van de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) nog eens een nieuw overzicht krijgen. Dat is ongeveer binnen een maand. Laten we hopen dat het gestaag vooruitgaat. U kent onze bezorgdheden over vervoer op maat en vooral het flexplus vervoer. Het is goed dat, waar de provincies MAV niet langer wilden of konden financieren – het stond niet in hun meerjarenplanning omdat ze zich op de vorige planning hadden gericht –, u dat overneemt met middelen waarin toch was voorzien voor vervoer op maat. Ik dank u daarvoor, zodat diegenen die op dit ogenblik het meest nood hebben aan vervoer op maat, namelijk mensen met een beperking, niet in de kou blijven staan. Dat is al positief.

Aan de andere kant blijven we ons zorgen maken als de bestekken voor een van de vormen van vervoer op maat in een regio toch problemen veroorzaken. Het is waarschijnlijk niet mogelijk om met die MAV al van start te gaan in bijvoorbeeld enkele vervoerregio's of voor een deel van de vormen van vervoer op maat. Dat lukt allicht niet, omdat het kernnet over heel Vlaanderen is. Dan zouden de reizigers bij wie MAV niet in orde is, plots op een kernnet zijn aangewezen zonder het vervoer op maat om hen daarnaartoe te brengen. Er moet misschien toch gekeken worden hoe er flexibel van start kan worden gegaan, zodat diegenen waar het allemaal in orde is niet hoeven te wachten. Ik weet niet of dat een optie is. Ik zeg het eerlijk. Ik denk luidop na om toch maar vooruit te kunnen gaan.

Ik heb nog een laatste puntje. We krijgen meer en meer vragen van mensen die daar ondertussen over gehoord hebben. Ik hoor collega Robeyns zeggen dat er een nieuwsbrief naar de gemeenten is gestuurd: 'Samen communiceren over basisbereikbaarheid'. Ik hoop dat er meer wordt gedaan dan de filmpjes die je nu al op de website van de Vlaamse overheid over basisbereikbaarheid vindt. Mensen beginnen echt te zoeken waar hun bus in de toekomst zal rijden. Ze hebben daar al veel over gehoord. En die heel concrete plannen, de nieuwe trajecten met uurroosters enzovoort kun je bij mijn weten op dit moment nog niet vinden. De transparantie stilaan verhogen zal ook helpen om de mensen verder mee te krijgen in het project.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank u voor de bijkomende vragen en bedenkingen.

Mevrouw Robeyns, als u die boodschap van De Lijn hebt gekregen, dan is dat alleszins niet mijn boodschap. Als er om bepaalde redenen een halte bij zou moeten komen, dan moet dat zeker bespreekbaar zijn. U mag me dat concrete geval zeker bezorgen en dan kijken we wat daar mogelijk is.

De Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC) zal nu geen expliciet advies geven, maar ze is wel altijd betrokken en stuurt bij als ze van oordeel is dat het thema van de privacy te weinig aan bod is gekomen. Een volgende stap is het moment dat ViaVan met heel veel data aan de slag kan gaan en kan proberen proef te draaien. Als er heel erg op het detailniveau wordt gewerkt, zal de VTC sowieso ook betrokken worden om na te gaan of de regelgeving over de privacy voldoende wordt gerespecteerd. De VTC geeft geen formeel geschreven advies, maar ze volgt de situatie voortdurend op en stuurt bij als het nodig is.

Wat betreft het tijdspad, mijnheer Bex: ik weet dat u en veel collega's absoluut een datum willen hebben. Het is niet dat ik dat niet zou willen, maar ik wil meegeven dat ik al heel wat indicatieve tijdstabellen heb gezien sinds ik bevoegd ben voor Mobiliteit en Openbare Werken en dat die elke keer opschuiven in de tijd. Het moment dat we zeggen dat de basisbereikbaarheid van start gaat, dan is dat als het ware een big bang. Er zal een heel ander systeem zijn en dan moet ook alles kloppen en in elkaar vallen. Mevrouw Brouwers heeft terecht gezegd dat ze zich wat zorgen maakt en dat ze wil weten wat er hier of daar komt. Elke burger over heel Vlaanderen, van de kust tot aan de Maas, moet weten wat er voor hem van toepassing is en hoe hij zich zal kunnen verplaatsen in het kader van de uitvoering van die basisbereikbaarheid.

Dan moet ook alles kloppen: MAV moet optimaal kunnen functioneren. Nu is die Mobiliteitscentrale maar bezig met het verzamelen van gegevens. Ik weet wanneer die optimaal functioneert als die binnen dit en negen maanden alle mogelijke data en processen op elkaar heeft afgestemd en dan testen gaat doen. Stel dat bij de eerste drie of vier testen blijkt dat alles volledig in het honderd loopt ... Ik verwijs bijvoorbeeld naar het omgevingsloket van het Departement Omgeving: hoe vaak hebben we niet gevloekt op het moment dat de omgevingsvergunningen moesten worden ingebracht. Ik weet niet of het systeem vanaf de eerste dag onmiddellijk vlekkeloos zal verlopen. Ik zou uiteraard willen dat dat het geval is, maar het is een digitaal platform waar heel veel mensen gelijktijdig kunnen inloggen en iets kunnen boeken. Tegelijkertijd moeten heel wat externe vervoerders ook kunnen inloggen en boeken. Ik hoop dat het systeem optimaal werkt vanaf de eerste dag. Maar het moet ook optimaal werken. Ik heb nu geen garantie dat de testen onmiddellijk perfect verlopen.

Verder moet het vervoer op maat volledig rond zijn. Ik kan geen basisbereikbaarheid uitrollen als ik geen vervoer-op-maatsysteem heb in de ene of andere gemeente of regio. Dat moet overal rond zijn. Ik heb vragen om advies van de Raad van State gekregen bij MAV. Ik weet niet of er, als ik in het voorjaar van 2022 de flex- en de flexbussystemen zal toewijzen, ook niet een vraag om een advies van

de Raad van State zal komen. Dat weet ik vandaag niet. Als ik straks met de deelsystemen de fietsen en de auto's bestel en dergelijke meer, kunnen er ook daarin nog een aantal angels zitten of kunnen er kapers op de kust zijn. Dat weet ik vandaag niet.

Ik heb alle tijdstabellen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken al gehad over de basisbereikbaarheid en ik wil u de laatste bezorgen. Die zegt dat januari 2023 misschien haalbaar zal zijn, maar dat juli 2023 misschien een betere datum is. Met heel veel 'misschien' ben ik niets. We moeten zekerheid hebben en ik zal geen datum afkondigen om een half jaar later te zeggen dat het niet de juiste is en dat ik alweer met een nieuw verhaal kom. Jullie zouden me het ook verwijten mocht ik dat scenario volgen. Het is geen probleem om dat hier om de maand of om de twee maanden te komen toelichten. Dit is vandaag de dag de stand van zaken: voorjaar 2022 het vervoer op maat en zomer 2022 de deelfietsen.

We moeten de communicatie op de rails zetten, want het is een heel veranderingsproces voor elke burger en lang niet iedereen weet vandaag wat Hoppin, Mobiliteitscentrale en dergelijke meer betekent. Daarom moet het veranderingsproces bij de bevolking kunnen doordringen en daarover moeten we beginnen te communiceren.

Ik weet dat er hier een aantal burgemeesters of schepenen zitten. De lokale besturen moeten werk maken van de Hoppinpunten, want die zijn essentieel in het hele project.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, de concrete aanleiding van mijn vraag was inderdaad het bericht dat ik als burgemeester had gekregen dat er geen enkele wijziging aan de invoering van basisbereikbaarheid meer kon gebeuren. U hebt me toch een stuk gerustgesteld dat u het daar alleszins niet mee eens bent. Ik zal die boodschap doorgeven.

Wat de communicatie betreft, is de e-mail die we gisteren hebben gekregen, inderdaad om moeilijke begrippen op een begrijpbare manier duidelijk te beginnen maken aan de inwoners. In de nieuwsbrief staat ook dat er digitale infosessies samen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) zullen komen.

Ik begrijp dat er nog veel onzekerheden zijn, maar ik hoop dat we min of meer op korte termijn de reiziger duidelijkheid kunnen geven, want het draait in eerste instantie om hem. Ik ben ervan overtuigd dat we daarover binnen enkele weken opnieuw vragen hebben.

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 nieuwe dynamische lijst met zwarte verkeerspunten – 471 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe dynamische lijst met zwarte verkeerspunten – 477 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, sinds 2018 werken we in Vlaanderen met een dynamische lijst van zwarte punten. Voor de opmaak van die lijst wordt naar de ongevallenstatistieken over een periode van drie jaar gekeken. Voor 2021 is dat de periode 2017-2019. Bij een dodelijk slachtoffer krijgt het verkeerspunt vijf punten, bij een zwaargewonde drie punten en bij een lichtgewonde één punt. Als een score van vijftien wordt gehaald, is het officieel een zwart punt. Sinds de lijst van 2019 wegen ongevallen met zachte weggebruikers zwaarder door.

Nu blijkt dat het aantal zwarte verkeerspunten in Vlaanderen opnieuw is gestegen. Vorig jaar waren er 287 zwarte punten en dit jaar staat de teller al op 302. Dat betekent dat de lijst steeds langer wordt, ondanks uw beloftes om dat sneller aan te pakken. Vorig jaar verklaarde u nog dat u daarover in gesprek was met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en dat u gevraagd had om een zeer ambitieus plan voor te leggen waarmee op een efficiënte manier, zowel inzake procedures als in uitvoering van infrastructuurwerken, resultaat zou kunnen worden geboekt. De doorlooptijd van dossiers moet onder andere strenger bewaakt worden, en administratieve en vergunningprocedures moeten worden vereenvoudigd. Na die belofte van vorig jaar dachten we dus dat het aantal zwarte punten zou dalen.

Ik heb de volgende vragen voor u, minister. Hoeveel zwarte verkeerspunten die op de dynamische lijst staan, werden de afgelopen drie jaar niet aangepakt? Als we die optellen bij de huidige lijst, op hoeveel staat de teller van zwarte punten dan? Kunt u de meest recente lijst bezorgen?

Heeft het feit dat sinds 2019 ongevallen met zachte weggebruikers zwaarder doorwegen, een impact op de lijst, zowel wat betreft aantallen als wat betreft locaties?

Welke budgetten gingen er sinds 2018 naar de aanpak van zwarte punten?

Hoeveel zwarte verkeerspunten telt de historische lijst nog?

Staat u nog altijd achter het werken met een dynamische lijst, waarbij het mogelijk is dat een zwart punt waar enkele jaren wat minder ongevallen gebeuren, van de lijst verdwijnt, zonder aangepakt te worden?

Hoe zult u zorgen voor een versnelde aanpak van de lijst met zwarte punten? Wat was het resultaat van uw vraag aan AWV tot een ambitieus plan?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Sinds enkele jaren wordt er gewerkt met een dynamische lijst van gevaarlijke punten in plaats van de historische lijst met zwarte punten. Het voordeel is dat er sneller kan worden ingespeeld op gevaarlijke verkeerssituaties. Het nadeel is natuurlijk dat de lijst dynamisch is en dat er altijd maar nieuwe gevaarlijke punten bij komen.

Zo blijken er in de nieuwe lijst jammer genoeg 101 nieuwe zwarte verkeerspunten opgenomen te zijn.

U verwees in een eerdere reactie al duidelijk naar het project Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA), waarbij een reële versnelling voorzien wordt van werken ter bevordering van de verkeersveiligheid. Dat is alvast een heel belangrijke stap. Hopelijk leveren de proefprojecten in Limburg en in West-Vlaanderen inzichten op die snel toegepast kunnen worden over heel Vlaanderen.

Het is evenwel belangrijk om te weten hoe het komt dat er dit jaar 101 nieuwe zwarte verkeerspunten op de lijst zijn beland. Is dat het gevolg van veranderende verkeersstromen, het effect van bepaalde ingrepen, drukker verkeer of een gevaarlijker verkeersgedrag?

Daarom stel ik u graag de volgende vragen, minister. Hoe verklaart u de toename van het aantal zwarte verkeerspunten in Vlaanderen? Is er een eenduidige verklaring voor die toename? Welke mogelijkheden ziet u om de aanpak van die zwarte verkeerspunten te versnellen? Ziet u buiten de MIA-initiatieven nog andere mogelijkheden om een dergelijke versnelling door te voeren, zoals bijvoorbeeld een aanpak met raamcontracten per provincie?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We hebben vorige week inderdaad de exacte cijfers van de dynamische lijsten gekregen. Op de lijst van 2021 staan in totaal 302 gevaarlijke punten vermeld. Het zijn dynamische lijsten en dus gebaseerd op de ongevallen van de voorbije drie jaar. Ik wil nog even duidelijk de scores meegeven: een locatie met een ongeval met dodelijke afloop krijgt vijf punten, een punt met een ongeval met zwaar lichamelijk letsel drie punten en een locatie met een ongeval met licht lichamelijk letsel één punt. Wanneer een locatie een score hoger dan vijftien heeft, komt die op de lijst van de gevaarlijke punten. Een locatie met drie dodelijke ongevallen staat automatisch op die lijst. Dat is het hele idee erachter.

Tegelijkertijd geef ik u mee – en daar heeft men me toen voor gewaarschuwd – dat we in 2019 ook de verhogingsfactor van 1,7 ingevoerd hebben voor de kwetsbare weggebruikers, namelijk de fietsers, de bromfietzers en de voetgangers. Hadden we dat niet gedaan, dan hadden we nu natuurlijk minder gevaarlijke punten. We geven daar nu immers een groter gewicht aan. Als we van oordeel zijn dat de modal shift een prioriteit is, net als de verkeersveiligheid van de actieve weggebruiker, dan blijf ik er ten volle achter staan om ook die verhogingsfactor voor de kwetsbare weggebruikers daarin toe te passen.

Ik geef u graag even de cijfers. De dynamische gevaarlijkepuntenlijst 2021 met 302 gevaarlijke punten zou, zonder toepassing van de verhogingsfactor, 179 gevaarlijke punten tellen. Mevrouw Lambrecht, als u zegt dat er helemaal geen daling is, dan moet ik zeggen dat dat klopt, maar dat we een aantal parameters hebben veranderd. Als we dat niet hadden gedaan, dan waren er 179 in plaats van 302 gevaarlijke punten. Dat zijn er nog altijd 179 te veel. De intentie moet zijn om geen gevaarlijke punten te hebben want dat betekent ook geen ongevallen. De toepassing van de verhogingsfactor van 1,7 heeft een zwaar gewicht op het aantal locaties dat we in kaart brengen en waaraan snel iets moet gebeuren.

De ongevallenstatistieken tonen aan dat er veel ongevallen gebeuren. Sinds 2018 is er geen daling in de verkeersveiligheidscijfers. Dat betekent helaas ook geen daling in het aantal slachtoffers. Dat betekent ook dat de cijfers met locaties waar ongevallen gebeuren, ook niet goed zijn.

Mevrouw Lambrecht, u vraagt specifiek het aantal van punten van de dynamische lijst dat de afgelopen drie jaar niet werd aangepakt. Je moet heel duidelijk weten dat het telkens om aparte lijsten gaat, waarbij een aantal punten heel vaak ook al op een lijst van het jaar voordien staan. Mevrouw Van Volcem heeft terecht gezegd dat er van de 302 punten op de dynamische lijst van 2021 een 100-tal nieuwe zijn. Die 200 andere stonden ook al op de lijst van 2020 of van 2019.

Van de 302 punten van de dynamische lijst 2021 zijn er al 104 punten aangepakt in de voorbije periode. Op de dynamische lijst 2020 stonden 287 punten en daarvan werden er al 133 punten aangepakt. Op de dynamische lijst 2019 stonden 306 infrastructuurgerelateerde punten en daarvan werden er 151 punten aangepakt. Op de dynamische lijst 2018 stonden 189 punten, dat is een pak minder, gelet op het feit dat de wegingsfactor niet verhoogd was. Van die punten werden er 117 aangepakt.

Zoals ik al zei, kunnen we die aantallen niet zomaar optellen, aangezien een aantal locaties op meerdere lijsten terugkomen. Op de lijsten van 2018, 2019, 2020 en 2021 komen 545 unieke punten voor met een score van meer dan vijftien. Die punten worden dus als gevaarlijk beschouwd. Van die 545 unieke punten zijn er 229 punten aangepakt. Dat betekent dat er nog 316 unieke punten zijn waar er werken moeten worden uitgevoerd. Op 182 punten zijn er al een aantal ingrepen gepland op korte termijn als er geen nutswerken nodig zijn en op iets langere termijn als er wel nutswerken moeten gebeuren. Voor 101 punten is het onderzoek nog lopende en 33 punten staan on hold. Ik wil die cijfers desgevallend aan de secretaris geven. Ik geef heel veel cijfers, maar het is alleszins handig om te weten dat 316 punten van de lijsten van 2018 tot en met 2021 nog niet aangepakt zijn en dat 182 punten op relatief korte termijn worden aangepakt.

Dat 33 punten on hold staan, kan verschillende oorzaken hebben. Soms wordt het wijzigingsvoorstel van AWW niet gesmaakt door het lokaal bestuur en is er nog bijkomend overleg. Het kan ook betekenen dat er al werken bezig zijn in het kader van een aantal andere projecten. Soms gaat het ook over de overdracht van een weg. Kortom, het kan gaan om verschillende elementen waarvan men eerst wil afwegen wat het effect is vooraleer men met de projecten verder aan de slag gaat.

Via de link <https://wegenenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten> vindt u alle mogelijke elementen over de dynamische lijst. De secretaris heeft die vorige week ook al gecommuniceerd.

Mevrouw Lambrecht, u vraagt of het niet beter is om terug te gaan naar die historische lijst. Op de historische lijst van 2002, bijna 20 jaar oud, stonden 809 gevaarlijke punten. Daarvan zijn er op 785 locaties werken uitgevoerd. Op 13 locaties zijn werken aangevat en op 2 locaties worden die de komende maanden opgestart. Voor de 9 locaties die nog openstaan, gebeuren er op dit ogenblik studies. Zoals ik altijd heb gezegd in deze commissie, is het zeker onze intentie om in deze legislatuur voor eens en altijd komaf te maken met die historische lijst.

Wat betreft de vraag of ik er voorstander van ben om het huidige gebruik van de dynamische lijst te evalueren en eventueel aan te passen, klopt het dat een punt soms iets langer dan één of twee jaar op een lijst staat. Het is ook mogelijk dat een punt plots niet meer op een lijst staat. Als een punt in 2018 op de lijst stond en niet meer op de lijst van 2021 staat omdat er gedurende drie jaar geen enkel ongeval is gebeurd, betekent dat niet dat we dat punt niet meer zullen aanpakken.

De 545 unieke punten waarover ik daarnet sprak, worden allemaal aangepakt. Dat er de laatste drie jaar geen ongevallen meer zijn gebeurd, wil niet zeggen dat we er niets meer aan zullen doen. Integendeel, we willen al die punten zo veel mogelijk aanpakken. Voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen is het ook onze plicht om dat te doen.

Verder is er de vraag hoeveel er wordt geïnvesteerd in verkeersveiligheid. In de periode 2018-2020 hebben we een bedrag van 166 miljoen euro besteed aan verkeersveiligheidsinfrastructuur. Voor 2021 is het iets moeilijker om een totaalbedrag te geven, omdat enerzijds een aantal elementen nog vastzitten in grote infrastructuurprojecten en anderzijds een aantal projecten gebeuren via de raambe-
stekken.

We weten wel al zeker voor 2021 dat er 70 miljoen euro wordt geïnvesteerd voor de gevaarlijke punten, en 20 miljoen euro voor de verkeerslichten en het dynamische verkeersmanagement. Via de raamcontracten zullen we sowieso 125 verkeerslichtengeregelde kruispunten aanpakken en 12 miljoen euro uittrekken voor de proeftuinen in het kader van MIA, waarbij we bijkomend onderzoek en burgerparticipatie doen om te kijken hoe we daar een versnelling hoger kunnen schakelen. We voorzien jaarlijks al meer en meer middelen. We willen inzetten op alle

elementen in het verkeersveiligheidsplan en niet wachten tot er gevaarlijke punten zijn. We zorgen ook voor een proactieve aanpak en er is een preventieattitude. Als we via het meldpunt horen dat er her en der veel subjectieve veiligheid wordt ervaren, dan moeten we daar versneld mee aan de slag. Dat doen we specifiek in die proeftuinen in West-Vlaanderen en Limburg, met een proactieve detectie van gevaarlijke situaties waar we onmiddellijk mee aan de slag gaan. Op die manier willen we voorkomen dat locaties op de lijst met gevaarlijke punten terechtkomen.

Verder wil ik over de raamcontracten van AWW nog meegeven dat we recent nog een nieuw raamcontract in de markt hebben gezet voor het aanpakken van gevaarlijke punten, voor schoolroutes en voor de aanleg van toegankelijke bushaltes. Al die elementen kunnen samen aangepakt worden via dat raamcontract. We hebben dus zeker heel wat beschikbare budgetten om de punten zo snel mogelijk aan te pakken. Daarbij moet je ook rekening houden met het vergunningsaspect. Voor een aantal elementen is er een omgevingsvergunning nodig. Als het gaat over vrijliggende fietspaden, heb ik al meermaals gezegd dat ik zou willen dat de uitvoering kan gebeuren via een meldingsplicht in plaats van via een vergunningsplicht. Ook daar zijn we mee bezig in het kader van MIA 2 en MIA 3. Ik hoop daar zo snel mogelijk meer informatie over te kunnen geven, om aan te tonen dat we die ingrepen versneld willen uitvoeren en dat we sowieso nu al grijze punten aanpakken. We moeten dat doen om te voorkomen dat er nog gevaarlijke punten bij komen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): We worden inderdaad gebombardeerd met cijfers en die worden dan uitgelegd. Ik word van die cijfers toch een beetje moedeloos. U kunt ons natuurlijk met cijfers blijven overstelpen, maar ik leid eruit af dat slechts de helft van de punten effectief wordt aangepakt en opgelost. Ik vind het heel erg. Vorig jaar had u gezegd dat u AWW stevig zou aanpakken. Ik hoop dat u daar dringend werk van maakt. U weet net zoals wij dat het aantal verkeersdoden opnieuw het hoogst is sinds de afgelopen vijf jaar.

Het klopt dat de situatie een beetje vooruitgaat, maar het zou erg zijn mocht dat niet het geval zijn. Het zou veel beter zijn als u zegt dat u zich daar sterk op zou fixeren. Ik ben niet tevreden met een beetje meer dan de helft. De zwarte punten moeten allemaal weg in een welvarend land als Vlaanderen. Volgend jaar zal ik die vraag over de cijfers opnieuw stellen.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik ben alleszins blij dat u komaf wilt maken met die lijst. Dat is een mooie ambitie. Het is belangrijk dat u die woorden uitspreekt, want dat is niet evident. U hebt de ongelukken en de punten natuurlijk niet in de hand. Er kunnen altijd nieuwe ongevallen gebeuren en nieuwe punten worden gegeven. De maatschappelijke evolutie bepaalt de verkeersstromen ook. Het is vooral belangrijk dat de lijst wordt aangepakt. Ik heb de cijfers vlug kunnen noteren. U pakt 75 procent aan en 25 procent blijft open, maar als je alles bekijkt, dan is het dynamisch. Op lange termijn pakt u bijna evenveel zwarte punten aan als er telkens opnieuw bij komen.

Als u de dynamische lijst volledig weg wilt werken, dan moet er op een vlotte manier kunnen worden ingegrepen. Een project moet een sneller verloop kennen en niet gebeuren via een aanbesteding van twee jaar, maar via een raamcontract zodat men vlug ter plaatse bepaalde ingrepen kan doen. De mensen verwachten dat ook van ons en van u.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Het staat buiten kijf dat alle aandacht, tijd, geld en energie in eerste instantie naar die zwarte punten gaan, om die zo snel mogelijk weg te werken. Het gaat over dodelijke ongevallen en mensen met zware letsels. Ik wil er ook een pleidooi voor houden dat de essentie van alle infrastructuuringrepen ter voorkoming van ongevallen is. We ervaren dat heel vaak op lokaal vlak, en in het Vlaamse land is dat in het algemeen zo. We stellen vast dat AWW en andere diensten heel vaak altijd maar de ongevallenstatistieken vragen van dossiers die je voorbereidt voor de provinciale mobiliteitscommissie en voor ingrepen die je wilt doen in het kader van verkeersveiligheid ter voorkoming van ongevallen. De veiligheid staat voorop. Dat zou de essentie moeten zijn.

Ik vind het vreemd dat ongevallen op zich altijd een parameter zijn om überhaupt in aanmerking te komen om investeringen te kunnen en mogen doen. De diensten vragen die ongevallenstatistieken altijd op, terwijl ik het nodig vind om te kunnen handelen op basis van adviezen van verkeersdeskundigen en experts die zeggen dat bepaalde ingrepen nodig zijn, ook al zijn er nog geen ongevallen gebeurd, maar wel vaak bijna-ongevallen. Ik vind het jammer dat de ongevallenstatistieken als uitgangspunt worden genomen. Van het ogenblik dat er geen ongevallen zijn, word je als het ware naar achteren geschoven. Dan krijg je het beeld van de Vlaming die dat niet begrijpt en zich afvraagt of er eerst ongevallen moeten gebeuren alvorens we daar kunnen ingrijpen. Ik heb die kritische bemerking bij allerhande dossiers die in de provinciale mobiliteitscommissies worden ingediend. De ongevallenstatistieken wegen daar te veel door. Er wordt te veel belang gehecht aan ongevallen, terwijl het net de bedoeling is om ze te voorkomen. Ik wil dat meegenomen, omdat dat bij de evaluatie van het beleid mag worden meegenomen.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): In Limburg zijn er 15 zwarte punten bij gekomen, wat het aantal op 35 brengt. Ik heb daarnet vernomen dat u de verhogingsfactor van 1,7 voor de zwakke weggebruiker toepast om die beter in kaart te brengen. Door corona zijn we allemaal meer gaan wandelen en fietsen. Het is goed dat de zwakke weggebruiker extra aandacht krijgt op de gevaarlijke punten waarop hij wandelt of fietst.

Minister, ik heb een bijkomende vraag: op welke manier worden er lessen getrokken uit de dynamische lijst voor de aanleg van nieuwe weginfrastructuur? Nu passen we vooral aan en gaan we reactief te werk. Op welke manier wordt er gebruikgemaakt van de dynamische lijst om toekomstige weginfrastructuur zo optimaal mogelijk te maken? Hoe evalueert u de samenwerking met lokale besturen?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, we stellen vast dat het aantal zwarte punten in West-Vlaanderen gedaald is ten opzichte van vorig jaar, in tegenstelling tot de balans in Vlaanderen, die minder positief is. Globaal komt dat natuurlijk omdat, zoals gezegd, ongevallen met fietsers en voetgangers veel zwaarder doorwegen bij het opmaken van die lijst met gevaarlijke punten. Ik vraag me af of die daling in West-Vlaanderen structureel of puur toeval is.

Een bijkomende bedenking is of er ook niet meer wordt ingezet op het vierkant groen. Ik verwijs daarbij naar West-Vlaanderen, waar pas onlangs het eerste kruispunt met het vierkant groen werd uitgerust. We weten allemaal dat het bij zwarte punten in heel veel gevallen gaat over kruispunten. Ik stel me de vraag of we niet moeten bekijken of dat principe niet meer moet worden toegepast op een aantal zwarte punten.

We hebben het er vaak over dat de infrastructuurwerken de oplossing moeten bieden, maar zoals u zegt, worden de problemen niet altijd opgelost door kruispunten

of dergelijke meer opnieuw aan te leggen. U verwees deze namiddag onder andere met betrekking tot de e-steps naar het gedrag van bepaalde deelnemers aan het verkeer. In die zin moet er met betrekking tot de zwarte punten de nadruk op worden gelegd dat ook fietsers, e-steppers en dergelijke meer op hun verantwoordelijkheden moeten worden gewezen. Naar mijn mening is het een en-en-verhaal.

Misschien kan er een versnelling worden ingezet bij het wegwerken van bepaalde zwarte kruispunten door in te zetten op dat vierkant groen. Collega Brouns heeft ook verwezen naar het proactief werken: vermijden dat bepaalde punten als zwart worden ingekleurd. Misschien kan het principe van het vierkant groen daar ook toe bijdragen en vermijden dat bepaalde zwarte punten ontstaan.

Mijn vraag aan u is of u ons kunt meedelen hoeveel zwarte punten momenteel met het vierkant groen zijn uitgerust en of dat tot veiligere punten heeft geleid.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Er is al heel veel gezegd, dus ik zal het kort houden, voorzitter. Ik sluit me aan, niet alleen bij de vragen, maar ook bij de vaak heel pertinente opmerkingen van de collega's, namelijk over hoe we proactief kunnen werken en hoe we kunnen leren uit de aanpassingen van die zwarte punten.

Ik heb zelf ook een vraag, minister. Bij het actieplan Verkeerslichten zien we dat er voor slechts 16 procent van de kruispunten die worden aangepakt, een volledig conflictvrije oplossing wordt gekozen. Ik vraag me af in welke mate er bij de aanpak van de zwarte punten stevast voor de veiligste oplossing voor de actieve weggebruikers wordt gekozen. Kunt u daar iets meer over vertellen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Lambrecht, u zegt dat ik u bombardeer met cijfers. Ik heb inderdaad veel cijfers gegeven, maar ik dacht dat dat specifiek uw vraag was. U vraagt hoeveel zwarte verkeerspunten er zijn op de dynamische lijst van 2018, hoeveel op die van 2019 en hoeveel op die van 2020. Op hoeveel staat de teller op dit ogenblik? Hebt u de meest recente lijsten? Dan vraagt u hoeveel ongevallen ... Enfin, u vraagt heel veel cijfers. Ik heb u het antwoord gegeven, niet om u met cijfers te bombarderen, maar ik ga gewoon in op uw vraag, om niet het verwijt te krijgen dat ik daar niet op antwoord. U mag de vraag volgend jaar gerust opnieuw stellen. Ik hoop sowieso dat er dan minder gevaarlijke punten op de dynamische lijst van 2022 staan. Ik kan dat nu natuurlijk niet voorspellen. Hier werken we met zijn allen aan: zorgen voor meer verkeersveiligheid en het voorkomen van verkeersongevallen.

Mevrouw Van Volcem, het werken met raamcontracten verloopt zeker al een stuk vlotter. U hebt zelf verwezen naar de aanbesteding. Ik vind dat we zeker moeten inzetten op raamcontracten. Tegelijkertijd kan ik u meegeven dat we op korte termijn nog tweehonderd gevaarlijke punten zullen aanpakken. We zetten echt wel in op het versneld wegwerken van gevaarlijke punten.

Ik wil geen twintig jaar een historische lijst van achthonderd punten hebben. Neen, ik wil de lijsten versneld aanpakken, in de hoop dat we een kentering in de verkeersveiligheidscijfers krijgen.

Ik kan de bedenking van de heer Brouns over het voorkomen van ongevallen alleen maar onderschrijven. Ik heb op dat vlak in het verleden zelf heel wat ervaring en frustraties opgedaan. Je moet telkens kunnen voorleggen hoeveel ongevallen er in een recente periode zijn gebeurd vooraleer een provinciale mobiliteitscommissie al dan niet een dossier wil behandelen. We moeten daar net van afstappen als we

een verhoogde verkeersveiligheidsgraad willen. Wat dat betreft zitten we volledig op dezelfde golflengte.

Daarom heb ik ook het MIA-project ingevoerd, namelijk een andere bestuurlijke aanpak, waarbij we samen met de wegbeheerders kijken hoe en waar we versneld een oplossing kunnen aanreiken en een kruispunt of iets anders herinrichten. Dat hoeft niet op basis van ongevallenstatistieken, integendeel. Het project van de schoolroutes en van de schoolomgevingen is daar een heel mooi voorbeeld van. Ik heb aan de lokale besturen gevraagd of er knelpunten zijn op de schoolroutes gelegen langs de gewestwegen. Ik hoef niet te weten of er daar al ongevallen zijn gebeurd, maar als de lokale besturen van de schoolgaande jeugd, van ouders, van scholen of van mandatarissen in de gemeente horen dat het ergens subjectief onveilig is, dan kunnen ze die punten in kaart brengen. Ik heb op die manier 880 punten gekregen. Ik hoef geen ongevallenstatistieken, maar ik wil die werken wel versneld uitvoeren. Wat dat betreft, zitten we volledig op dezelfde golflengte. Die proactieve aanpak is heel belangrijk om een kentering in de cijfers te krijgen. De zwarte punten, de locaties waar er al ongevallen zijn gebeurd en die een score van vijftien hebben, moeten we natuurlijk ook aanpakken.

Wat de vraag van mevrouw Moors betreft hoe ik de samenwerking met de lokale besturen evalueer en of we de input van nieuw aangelegde infrastructuur meenemen: alles wordt natuurlijk voortdurend gemonitord en geëvalueerd. Als bepaalde kruispunten beter zijn ingericht, dan worden die gecopy-pastet naar andere locaties om zo een versnelling hoger te kunnen schakelen. Ook dat hebben we al meerdere keren meegedeeld in de werkgroepen van AWV: goede voorbeelden moet je zo veel mogelijk kopiëren en slechte uiteraard niet. Wat dat betreft is er ook zeker samenwerking met de lokale besturen. We hebben al verschillende verkeersveiligheidstafels georganiseerd, maar ik zit ook met heel wat lokale besturen rond de tafel om doelgericht een aantal dossiers uit het slop te halen. Als het gaat om herinrichtingen waar heel wat nuts- of rioleringswerken aan gekoppeld zijn, kijken we altijd of we op korte termijn al een quick win of een kleinere ingreep kunnen doen in afwachting van het totaalproject om op die locaties de verkeersveiligheid te verhogen. Dat gebeurt altijd in heel nauw overleg met de lokale besturen.

Mijnheer Verheyden, uw vraag over het vierkant groen, is ook terecht. Dat is initieel gebracht in West-Vlaanderen als een proefproject en het werd positief ervaren. We hebben aan de administratie de boodschap gegeven dat we dat verder willen ontwikkelen. Op dit ogenblik maken veertien kruispunten al gebruik van het 'vierkant groen'-systeem. We willen dat voor negen kruispunten nog bijkomend uitvoeren. Er was eerst het proefproject, dat positieve ervaringen heeft opgeleverd. Als we daarmee de verkeersveiligheid kunnen verhogen en een en ander veranderen, moeten we daar in de toekomst meer op inzetten en daar werk van maken. Dat is ook de vraag van onder meer Fietsberaad Vlaanderen en van de Fietsersbond. We hebben het daar de voorbije dagen ook nog over gehad. Ik ben daar sowieso ook een pleitbezorgster van bij AWV, en het agentschap voert dat zeker ook mee uit.

Over de vraag van de heer Bex over het conflictvrij maken van kruispunten hebben we het een paar weken geleden al uitgebreid gehad. We willen het actieplan Verkeerslichten versneld uitvoeren. Op jaarbasis zijn er dat 125. Kruispunten kunnen niet altijd volledig conflictvrij worden gemaakt. Soms is de ruimtelijke ordening van dien aard dat je heel wat onteigeningen zou moeten doen om een kruispunt maximaal conflictvrij te maken, zeker in een sterk verstedelijkte context. Als het mogelijk is, wordt het kruispunt volledig conflictvrij. Waar dat niet kan, moeten er zeker flankerende maatregelen worden genomen, zoals een verhoging aan het kruispunt, om de verkeersveiligheid te verhogen. Maar als het enigszins kan, wordt het kruispunt volledig conflictvrij.

Ik heb al de boodschap gegeven dat verkeersveiligheid voorgaat op doorstroming. Vaak komt AWV met een voorstel van een conflictvrij kruispunt en als het overlegt met het lokaal bestuur, reageert dat laatste dat doorstroming ook belangrijk is. Voor ons ligt de topprioriteit bij de verkeersveiligheid, en die primeert op de doorstroming. We moeten die boodschap blijven geven als we de verkeersveiligheids-cijfers willen verbeteren.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik hoor zeer graag dat verkeersveiligheid prioritair is en voorgaat op de doorstroming. Ik twijfel er niet aan dat u ook betere cijfers en een betere verkeersveiligheid wilt, laat dat duidelijk zijn. De slechte cijfers blijven echter stijgen. Naast het wegwerken van de zwarte kruispunten hebt u ons al uitgebreid uitgelegd wat u preventief wilt aanpakken met MIA en met drones en camera's. We vinden dat positief: hoe meer voor de verkeersveiligheid, hoe beter. Maar die 302 zwarte verkeerspunten zijn er. We hebben daar geen drones of extra camera's voor nodig. Laten we die punten alstublieft gewoon prioritair aanpakken. Als ik volgend jaar samen met de collega's opnieuw de vraag stel, kunnen we hopelijk heel kort zijn en betere cijfers krijgen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.