

vergadering **C166**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 10 februari 2022

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



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de regionalisering en verstedelijking van vervoersbedrijven – 1443 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over stedelijke vervoersbedrijven – 1568 (2021-2022)	5
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van het zwartrijden bij De Lijn tijdens de coronacrisis – 1458 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van het zwartrijden bij De Lijn tijdens de coronacrisis – 1475 (2021-2022)	12
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe Europese transportrichtlijn – 1473 (2021-2022)	18
VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Brusselse stadstol SmartMove – 1494 (2021-2022)	20
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongewenst gedrag op het openbaar vervoer – 1499 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over seksueel grensoverschrijdend gedrag op het openbaar vervoer – 1541 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over seksueel grensoverschrijdend gedrag op voertuigen en aan haltes van het openbaar vervoer – 1558 (2021-2022)	23
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs – 1503 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs – 1539 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het busvervoer voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs – 1608 (2021-2022)	31
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een nieuwe tariefmethodologie voor de kilometerheffing voor vrachtverkeer – 1552 (2021-2022)	42

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het standpunt van Nederland over het personenvervoer tussen Hamont en Weert
– 1620 (2021-2022)

44

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de regionalisering en verstedelijking van vervoersbedrijven – 1443 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over stedelijke vervoersbedrijven – 1568 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, tijdens de opening van de derde park-and-ride in Antwerpen liet de schepen van Mobiliteit in Antwerpen, Koen Kennis, noteren dat de modal shift in Antwerpen niet zou worden gehaald bij de huidige samenwerking tussen stad, openbaar vervoersmaatschappij De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Die modal split is nochtans expliciet opgenomen in uw beleidsnota en in het Vlaamse regeerakkoord. Volgens de schepen is er een gebrekkige samenwerking tussen de Vlaamse administraties, bouwheer Lantis en de stedelijke diensten. Die zouden volgens hem opgelost kunnen worden door de installatie van een stedelijk of regionaal vervoersbedrijf dat het beheer van wegen, fietspaden, sporen, park-and-rides, bewegwijzering enzovoort overneemt. Kortom: de infrastructuur en de taken die momenteel door AWV en De Lijn worden uitgevoerd. Volgens schepen Kennis is bouwheer Lantis daarvoor de geschikte partner.

Dat is trouwens niet helemaal nieuw. Het stond ook in het verkiezingsprogramma van de N-VA voor de lokale verkiezingen. En ook uw partijgenoot Willem-Frederik Schiltz heeft toen, en ook recent nog, na de uitspraak van Koen Kennis, de oproep tot een stedelijk vervoersbedrijf gelanceerd.

Binnen het decreet basisbereikbaarheid wordt voorzien dat één vervoersregio een tender uitschrijft om de exploitatie van het openbaar vervoer aan een private partner toe te wijzen. Dat proefproject wijst de uitbating van het openbaar vervoer in de regio toe aan de goedkoopste aanbieder. Dat is dus niet langer per se De Lijn. Ook binnen de oefening van de regiovorming van de Vlaamse Regering kan de regionalisering van het openbaar vervoer gelezen worden.

Ik heb dan ook de volgende vragen voor u, minister. Is de oprichting van regionale of stedelijke vervoersbedrijven die het beheer van wegen, sporen, wegsignalisatie enzovoort overnemen van de Vlaamse administraties, aan de orde? Is de oprichting van regionale of stedelijke vervoersbedrijven gepland binnen de Vlaamse oefening van de regiovorming?

Hoe staat u tegenover de kritiek dat de modal shift niet kan worden gerealiseerd door de stroeve contacten en de moeilijke samenwerking tussen het AWV en De Lijn en de stad Antwerpen? Wordt dat probleem zo ervaren en wordt daarvoor een koerswisseling uitgestippeld? Kunt u bevestigen of weerleggen dat de plannen voor de modal shift inderdaad niet kunnen worden gehaald met de huidige stand van zaken en de huidige manier van besluitvorming?

Wat vindt u ten slotte van de oproep om Lantis om te vormen tot een vervoersbedrijf dat de taken van AWV en De Lijn kan overnemen? Wat vindt u van de oproep om van de Antwerpse context een pilootproject te maken inzake de oprichting van regionale vervoersbedrijven?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik heb een aansluitende vraag over de stedelijke vervoersbedrijven. We hebben recent inderdaad een aantal openingen gehad, en zeer recent nog de nieuwe park-and-ride op Linkeroever. Het is heel belangrijk om die park-and-rides te openen, omdat we dan het aanbod van betaalbare parkeerplaatsen buiten de stad aanzienlijk doen toenemen. Dat is een goede evolutie om die befaamde modal shift te bereiken en de verkeersdruk op grote steden te kunnen verminderen.

Dat blijkt nog niet volledig op punt te staan, want er zijn wel wat gemiste kansen. Zo gaf u zelf al aan dat er problemen zijn met de software, waardoor een combiticket, waarmee je zowel kunt parkeren als het openbaar vervoer gebruiken, niet beschikbaar is. Bovendien is er wat moeizame communicatie met De Lijn en het AWW. Dat is dan een meer structureel pijnpunt. Die aanvraag om in combitickets te voorzien, dateert blijkbaar al van een drietal jaar geleden.

Er is ook het verhaal van de signalisatie van de park-and-rides die zou moeten worden voorzien op de snelwegen. Recent hebben we de toevloed vanuit Nederland gehad, die normaal gezien zeer welkom is in onze winkels. Maar we hebben gezien dat dat toch een beetje een probleem werd doordat de bewegwijzering ontbrak, waardoor het zeer moeilijk was om die mensen richting de parkings te begeleiden.

De lokale schepen, Koen Kennis, opperde om een stedelijk vervoersbedrijf op te richten, dat dan meteen ook een coördinerende rol zou kunnen spelen in het beheer van sporen, wegen, park-and-rides, fietspaden en bewegwijzering. Dat idee vond bijval bij uw partijgenoot en Vlaams fractieleider Willem-Frederik Schiltz, die zei dat een langetermijnvisie omtrent een stedelijk vervoersbedrijf, dat de standaard van het openbaar vervoer moet verhogen, zich opdringt. Het is dan ook vreemd dat een voorstel om Lantis aan te stellen als stedelijk vervoersbedrijf in Antwerpen als pilootregio, vervolgens door u wordt afgeschreven, met als voornaamste reden dat Lantis een bouwbedrijf is. Ik denk dat zij ondertussen ook wel wat ervaring hebben in een en ander. Maar u zegt wel dat er binnen het openbaar vervoer inderdaad iemand de leiding moet nemen, al ziet u dat bij De Lijn liggen.

Ik heb dan ook de volgende vragen voor u. Bent u het eens met de stelling dat er een langetermijnvisie moet worden uitgewerkt om een stedelijke vervoersmaatschappij op te richten? Zo ja, wordt daar werk van gemaakt? Kunt u iets meer zeggen over de timing? Tegen wanneer kan die visie worden uitgewerkt? En zo neen, waarom niet? Uit buitenlandse voorbeelden blijkt immers dat een dergelijke manier van werken financieel gezonder en meer efficiënt is.

Wat zult u tot slot doen om de samenwerking en de communicatie tussen de verschillende administraties te verbeteren? Want dat is natuurlijk jammer. Het is het eindresultaat dat telt. En dan willen burgers, gebruikers en bedrijven niet als reden horen dat de fout daar of daar zit. Zij willen een oplossing vanuit dat Vlaamse beleidsniveau. Hoe zult u die communicatie verbeteren, zodat de samenwerking vlotter loopt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor deze vragen, collega's. Sta mij om te beginnen toe om te zeggen dat sommigen hun dromen klaarblijkelijkheid voor werkelijkheid houden. Maar ik zie hier ook collega Keulen, die al meermaals de uitspraak van Willem Elsschot gebruikt heeft dat er tussen daad en droom vaak heel wat wetten en praktische bezwaren staan. Bij de opening van de park-and-ride, waar ik zelf ook aanwezig was, heb ik inderdaad de schepen van de stad Antwerpen een toespraak horen geven waarin hij sprak over verkokering en waarin hij zei dat er een malconversatie is tussen tal van Vlaamse entiteiten en dergelijke meer. Ik was verrast dat daar allemaal te moeten horen. En ik wil bij deze alleszins heel formeel stellen dat ik dat zo niet ervaar.

Ik vind niet dat je kunt stellen dat door het feit dat er op dit ogenblik nog geen combiticket voorhanden is, wat te wijten is aan softwarematige problemen, je zonder meer moet zeggen dat er een verkokering is binnen de Vlaamse administratie. Ik ontken dat ten stelligste. Ik vind dat het van weinig respect getuigt voor al die mensen binnen de administratieve diensten die dag in dag uit met heel veel zaken bezig zijn.

Er wordt hier ook al gewag gemaakt van de signalisatie. Ook daar waren duidelijk de afspraken dat Lantis de signalisatie voor de park-and-ride Linkeroever zou uitvoeren en AWV de signalisatie voor de park-and-ride Merksem en Luchtbal. Wat betreft Luchtbal heeft Lantis de provisoire signalisatie aangebracht en AWV heeft inmiddels misschien de definitieve signalisatie aangebracht.

Dat je uit de combitickets en de signalisatie moet concluderen dat er een grote verkokering zou zijn, vind ik alleszins een brug te ver. Opnieuw: ik vind dat het getuigt van weinig respect voor onze administratie. Dat wil ik als intro zeggen.

De oprichting van een regionaal of stedelijk vervoersbedrijf is niet aan de orde. Dat staat niet in het regeerakkoord en staat zelfs haaks op de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid, waarvan de fundamenten in de vorige legislatuur zijn gelegd. In de vorige legislatuur is een heel transitieproces binnen De Lijn opgestart waarbij de focus veel meer ligt op een centralisering van alle diensten in plaats van op de provinciale entiteiten. Nu terug gaan naar het verleden en naar stedelijke vervoersbedrijven die als het ware stoppen aan de grenzen, is terug naar af en komt de mobiliteit zeker niet ten goede.

De Vlaamse Regering heeft recent de oefening over regiovorming gedaan om de samenwerking veel meer te faciliteren in plaats van alles op gemeentelijk of stadsniveau te regelen. Ook in dat kader is de oprichting van een stedelijke vervoersmaatschappij niet aan de orde. Daar kunnen we heel duidelijk in zijn.

Wat betreft de modal shift zeggen sommigen dat die niet kan worden bereikt omdat AWV en De Lijn niet goed zouden samenwerken. Ook dat laatste ontken ik ten stelligste. Die administratieve diensten werken wel degelijk goed samen. We weten dat de regionale mobiliteitsplannen binnen de vijftien vervoerregio's volop in opbouw zijn. Het is veel te vroeg om nu al te zeggen dat we de modal shift helemaal niet zouden bereiken.

De modal shift is een gedragsindicator die als maatstaf gebruikt wordt om de progressie van het duurzaam mobiliteitsgedrag op te volgen. We moeten ons baseren op trends en patronen die waarneembaar zijn bij diverse metingen om daarover een indicatie te kennen voor de regio.

Met de beperkte data die er momenteel voorhanden zijn, kunnen we vaststellen dat de modal shift in de meer urbane of stedelijke context, zeker in de vervoerregio Antwerpen, al in sterke mate is gerealiseerd. We weten allemaal dat dat in een stedelijke context een pak gemakkelijker is. Het gebruik van de auto is voor woonwerkverplaatsingen met 15,6 procent gedaald tussen 2010 en 2020. Het fietsgebruik is dan weer gestegen met 8,8 procent en wordt ook steeds populairder voor langere trajecten.

In de bredere vervoerregio, vooral in het meer landelijke of perifere gedeelten, is de uitdaging groter om de modal shift te realiseren. Maar we zien ook daar positieve trends, onder andere in het fietsgebruik, op basis van de cijfers van de provincie Antwerpen. Kortom wordt er volop ingezet op de modal shift, maar dat is in een stedelijke context een pak gemakkelijker te realiseren. Het is veel te vroeg om nu al te concluderen dat de modal shift niet haalbaar zou zijn.

Ik verwijs naar de gouden regel om bedrijven of organisaties goed te laten werken bij de oproep van Antwerps schepenvoorzitter Koen Kennis om Lantis in te schakelen als

vervoersorganisatie en zo een betere afstemming tussen administraties te bekomen. Die regel is: schoenmaker, blijf bij uw leest. Lantis kan zich dus het best focussen op zijn kerntaak, met name de realisatie van het Oosterweelproject, dat enorm is en heel veel infrastructuurprojecten omvat. Als men Lantis nu ook nog eens de opdracht geeft om heel de organisatie van het openbaar vervoer op zich te nemen ... Dat is een opdracht die niet tot zijn kerntaken behoort. Lantis is daarvoor trouwens geen vragende partij. Wij moeten eerst alles op alles zetten om het Oosterweelproject vooruit te laten gaan.

Binnen de vervoerregioraden hebben wij vervoerregiomangers aangeworven. Antwerpen was zelfs een van de pilootprojecten voor de verbetering van de werking van de vervoerregio. Ik ben in elk geval van oordeel dat de vervoerregio wel goed werkt en ik wil dat alle kansen geven. Daarmee zit ik ten volle op de lijn van het regeerakkoord, met name de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid, met inbegrip van de vervoerregiowerking en de bottom-up benadering. Dat is gericht op een vraaggestuurd model van openbaar vervoer dat het reizigerspotentieel erg kan verbeteren en dat het aandeel van het openbaar vervoer in de gewenste modal shift ten goede kan komen. Hoewel enkele stedelijke besturen dromen van een terugkeer naar stedelijke vervoersbedrijven, ben ik op dit ogenblik niet van plan daarop in te gaan.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Voor alle duidelijkheid, mijn vraag was niet bedoeld om het idee van een stedelijk vervoersbedrijf aan te moedigen, integendeel. Maar ik vind het wel belangrijk hierover duidelijke taal van u te horen. U hebt hierop al gereageerd in de pers, maar als een schepen, die ook voorzitter is van de vervoersregioraad dat voorstelt als een idee dat gesteund wordt in de gemeenteraad door de fractieleider van de partij waartoe ook de minister behoort, vind ik het wel aangewezen hierover verduidelijking te vragen. Ik ben heel blij met uw antwoord.

In het verleden hadden wij in Antwerpen het stedelijke vervoersbedrijf MIVA. De Lijn is net opgericht om meer te kunnen samenwerken en om schaalvoordelen te kunnen aanwenden. Dat gezegd zijnde, hoor ik wel geluiden uit verschillende lokale besturen in onze provincie dat de samenwerking met De Lijn en het AWV soms moeizaam is. Daarvoor mogen wij niet doof zijn. Het moet een aandachtspunt blijven. In de aanpak van basisbereikbaarheid krijgen lokale besturen inspraak en beslissingsrecht in het aanvullend vervoer en het vervoer op maat. Dat is een goede zaak.

Ik heb nog een kort bijvraagje. Kunt u ondertussen al iets meer vertellen over dat combiticket voor de park-and-rides en De Lijn? Is er al wat vooruitgang op dat vlak?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, eerst en vooral, als u zegt dat er tussen daad en droom praktische bezwaren staan, dan lijkt mij dat wat moeilijk. Het is meestal tussen droom en daad, want anders houd ik mijn hart wat vast.

U ervaart geen verkokering en u ontkent dit, los van de enorme inspanningen die velen binnen de administratie doen. Ontkennen dat het soms beter kan in de samenwerking tussen AWV en De Lijn, is een beetje het licht van de zon ontkennen. Ik vind dat wat teleurstellend. Ik sluit me aan bij collega Van de Wauwer wat dit punt betreft.

Wat betreft de lokale stedelijke vervoersmaatschappij is het opvallend dat mensen die stedelijk actief zijn, daar wel volmondig voor pleiten, zoals uw partijgenoot Willem-Frederik Schiltz, die u hierbij terugfluit. Het is goed dat dat wordt verduidelijkt. Ik weet ook dat we in een bepaalde richting werken, maar de stedelijke realiteit is toch wel een aparte realiteit, waarbij men ook samenwerkt aan de rand.

Om dan te zeggen dat het stopt aan de stad? Dat stopt aan iedere regionale afbakening en dan wordt er samengewerkt buiten de grenzen.

Minister, hebt u het lokale vervoersplan al gezien? Zult u dat goedkeuren? Uiteraard moet er voor het kernnet een advies van de vervoerregio zijn. Maar het is niet zo dat de vervoerregio beslist. Artikel 8 van het decreet Basisbereikbaarheid zegt heel duidelijk dat de minister beslist. Het tramnet is een kernnet. Ik had dus graag verduidelijking daarover. Zult u dat goedkeuren? Hoe ziet u die timing, aangezien het een beslissing is van de Vlaamse Regering?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Laat mij beginnen met te zeggen dat ik zou lachen indien het niet om te huilen was. Maar om op een concrete vraag van de heer Van de Wauwer te antwoorden: neen, de modal shift in Antwerpen, 50/50, zal niet gehaald worden. Een van de redenen daarvoor is dat die grote hervorming basisbereikbaarheid voor openbaar vervoer, die eind vorige legislatuur goedgekeurd is in dit parlement, in de lappenmand ligt. We zien dat er zowel in Antwerpen als in Gent vraag is naar meer investeringen in openbaar vervoer, afstemming van modi en meer autonomie. Die beide bestuursakkoorden zeggen ook dat Vlaanderen het niet goed doet. Maar basisbereikbaarheid is vlak voor de verkiezingen goedgekeurd, in 2019, door dezelfde meerderheid in Vlaanderen als die in Antwerpen. Drie jaar later zien we dat in Antwerpen de verwachtingen over Vlaanderen blijkbaar niet meer zo groot zijn, want men wil het zelf gaan doen.

Collega Van de Wauwer heeft het serieus genuanceerd, maar bijvoorbeeld bij de opmerking van collega De Ridder of collega Schiltz stel ik me de vraag of die vervoerregio's niet brengen wat ze ervan verwacht hadden. Vinden de collega's dat die te ondemocratisch werken of dat ze te groot zijn? Wat dan met het decreet over de regiovorming? Hebben die vervoerregio's te weinig autonomie en te weinig middelen? Ik vind dat allemaal zeer interessante vragen, maar de vraagstelling van de collega's hier vandaag duidt volgens mij vooral aan dat het lijkt alsof de meerderheid zelf niet meer gelooft in basisbereikbaarheid. In die zin en met het oog op een sterk openbaar vervoer en een modal shift, zeg ik aan deze meerderheid: "Get your shit together."

Minister, wanneer zal basisbereikbaarheid eindelijk ingaan? Uit alle signalen die we zien, lijkt het er immers op dat u die hervorming van 2019 over de verkiezingen van 2024 gaat tillen. Dan kan ik de collega's goed begrijpen die zeggen dat ze in hun stad en in hun regio sneller willen gaan, want als men op Vlaanderen moet wachten, dan kan men tot in het oneindige blijven wachten. Wanneer zal die hervorming basisbereikbaarheid eindelijk ingaan?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, 'the duty of the opposition is to oppose'. Minister, u bent daarin heel erg duidelijk geweest. Historisch komen we van de versnippering. Dat is een historische verdienste van Johan Sauwens. Als het goed is moeten we dat zeggen. Jan Peumans was toen adjunct-kabinetschef en de man die dat in de praktijk moest brengen. Dat is eind jaren tachtig-begin jaren negentig gerealiseerd.

We komen van stedelijke busmaatschappijen in Antwerpen en Gent. Daarnaast hadden we de buurtspoorwegen voor de rest van het Vlaamse land. Het is een hele operatie geweest om dat in elkaar te doen passen. Ik kan me ook niet voorstellen – ik heb de onderhandelingen voor mijn partij mogen voeren wat betreft Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) – dat Ben Weyts hier heel enthousiast van wordt, want hij is de vorige legislatuur de behoeder geweest van het monopolie van De Lijn. We hebben een tijdje terug als meerderheid het interne operatorschap gedurende tien

jaar aan De Lijn toevertrouwd. Ik fantaseer het niet. Wat dat betreft is dat gewoon de realiteit.

Dat AWV en De Lijn altijd aandacht moeten hebben voor subsidiariteit en het rekening houden met de partnerbesturen van Vlaanderen, met name de lokale besturen, de steden en gemeenten, en dat ze daar soms meer dan een forse tand moeten bijsteken, daarmee trapt u een open deur in, collega Van de Wauwer. Dat hangt ook heel sterk af van de structuren. Ik vind dat wij in Limburg wat dat betreft wel mensen hebben bij wie je kunt aankloppen en die oor voor u hebben, zowel bij De Lijn als bij AWV. Ik heb het ook geweten dat het hier in de provincie anders was, en elders kan dat zeker en vast ook het geval zijn .

Minister, in het regeerakkoord hebben wij voorzien dat we in de loop van deze legislatuur binnen een vervoerregio een tender gaan doen met een private partner. Daar houden wij ons in Limburg nog altijd warm voor aanbevolen.

Wat Lantis betreft, goede collega's van Antwerpen: 'Trop is te veel', zijn de historische woorden van Paul Vanden Boeynants. Ik weet dat wij in de periode van paars, ten tijde van de eeuwwisseling, de Lange Wapper konden aankondigen. Dat was het symbool van de werf van de eeuw, Oosterweel. We zijn 22 jaar verder en het begint allemaal een beetje uit de startblokken te geraken, en ook al een beetje verder. Dus laten we nu vooral zorgen dat Lantis zich niet vastrijdt in een veelheid van taken. Gezien de hele historie met PFOS en PFAS, denk ik dat daar nog genoeg werk aan de winkel is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen en/of bedenkingen.

We moeten niet alles op een hoop gooien. Mijnheer Bex, ik wil alleszins meegeven dat het feit dat hier een aantal collega's vragen stellen, niet betekent dat heel de hervorming van 2019 daarmee op de helling komt te staan, tenzij men natuurlijk zou vasthouden aan het historische verhaal van stedelijke vervoerdiensten, wat de heer Van de Wauwer en de heer Keulen heel duidelijk geschetst hebben. Dat is helemaal niet de intentie. In het verleden heeft men ervoor gekozen om De Lijn op te richten als antwoord op die stedelijke vervoerdiensten. Tegelijkertijd verwijs ik ook naar de transitie die De Lijn zelf heeft ondergaan, weg van de decentrale entiteiten richting een centraal aangestuurd verhaal, waar ook vorige legislatuur vooral op werd gefocust. Dat we daarmee heel het decreet Basisbereikbaarheid op de helling moeten stellen, denk ik absoluut niet.

Mijnheer Bex, u vraagt telkens wanneer het van start gaat. Collega's, ik nodig u uit om eens na te gaan hoeveel uitvoeringsbesluiten en bijkomende decreten er sinds april 2019 al gekomen zijn. Dit om duidelijk aan te geven dat het decreet Basisbereikbaarheid van 2019 toen misschien het beeld gaf dat alles in kannen en kruiken was, maar dat is het zeker helemaal niet. Het eerste wat in uitvoering van dat decreet moest gebeuren, was het intern operatorschap van De Lijn bevestigen, waar de heer Keulen terecht naar verwezen heeft. Maar daarnaast moesten nog heel wat andere dingen gebeuren. We zullen het straks nog hebben over de vervoersautoriteit en ook de Mobiliteitscentrale en de Hoppinpunten. Er is nog veel werk aan de winkel. We kunnen pas het startsignaal van de nieuwe OV-plannen geven wanneer alles in kannen en kruiken is. Daarom pin ik me vandaag niet vast op een welbepaalde datum.

Zowel de heer Van de Wauwer als mevrouw De Ridder zeggen dat er een malconversatie zou zijn tussen De Lijn en AWV. Wel, ik ervaar dat zo niet. Als jullie vinden dat er heel vaak pijnpunten zijn tussen deze twee diensten, dan nodig ik jullie uit om mij daar een aantal voorbeelden van te geven. De regierol ligt alleszins bij het Departement MOW zelf. Ik zal zeker aan de directeur-generaal zelf vragen om te

kijken of men een aantal elementen ervaart die niet goed lopen of die zouden kunnen wijzen op een verkokering.

Ik kan wel zeggen dat AWV op gewestwegen sowieso honoreert wat we op tafel leggen op het vlak van verkeersveiligheid, namelijk dat die primeert op de doorstroming, terwijl De Lijn in het kader van stiptheid en klantentevredenheid vooral focust op een vlotte doorstroming. Ik kan begrijpen dat er daarover soms al eens malconversaties zijn, maar het is hier al meermaals in deze commissie gezegd dat we volop de kaart van de verkeersveiligheid trekken. Voor mij moet verkeersveiligheid primeren op de doorstroming.

Het combiticket komt er liever vandaag dan morgen. Ik heb aan De Lijn gevraagd om alles op alles te zetten om daar snel werk van te maken. Het infrastructurele is sowieso heel belangrijk. Daaruit blijkt dat er wel goed wordt samengewerkt tussen De Lijn, AWV, Lantis en alle andere entiteiten. Voor de park-and-ride Linkeroever kwam de tram in het begin nog niet tot aan de park-and-ride, maar daar is een extra tramspoor aangelegd. Er is daarvoor voorzien in extra exploitatiekosten en daardoor komt er jaarlijks 1,2 miljoen euro boven op de exploitatie van het openbaar vervoer en/of van de tram in de vervoerregio Antwerpen.

Mevrouw De Ridder, u vraagt me wanneer ik het kernnet zal goedkeuren. Het klopt dat de Vlaamse Regering het kernnet goedkeurt, maar basisbereikbaarheid ging uit van de bottom-upbenadering. De lokale besturen zijn daar als eerste aan zet en ze zullen in de vervoerregioraden hun advies verlenen over het kernnet dat op tafel ligt. Het tramnet draagt inderdaad bij tot dat kernnet. U weet dat er een initieel tramnet was uitgetekend begin 2021. Daar is toen veel reactie op gekomen van heel veel actiegroepen. Er waren heel veel e-mails enzovoort. Finaal heeft de vervoerregioraad van Antwerpen voorbehoud gemaakt voor de goedkeuring van het kernnet vanwege de tramnetproblemen. Hij heeft toen gezegd dat hij alleen akkoord gaat met de 'operationele run'. We zijn daar verder mee aan de slag gegaan. De Vlaamse Regering heeft op 28 mei 2021 het kernnet goedgekeurd, maar heeft de opening gelaten dat, als er in Antwerpen een consensus over een aangepast tramnet is, dat alsnog kan worden voorgelegd. Ik heb gehoord dat op de vervoerregioraad van 3 februari 2022 plannen op tafel lagen. De vervoerregioraad heeft die niet goedgekeurd omdat hij opnieuw inspraak van alle leden van de vervoerregio's en van alle lokale besturen in de vervoerregio's wil. Op 28 februari zou die zich daar opnieuw over buigen. Als er dan een consensus over een aangepast tramnet is, kan er desgevallend een wijzigingsbesluit op het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2021 komen. Ik kan me daar niet vroeger over uitspreken. Het is vandaag niet aan mij om een nieuw tramnet goed te keuren. Als de vervoerregioraad straks met consensus beslist om een nieuw plan voor te leggen, dan zal ik dat ter goedkeuring voorleggen aan de Vlaamse Regering.

We mogen niet alles op een hoop gooien. We moeten vasthouden aan de afspraken en aan wat er in het regeerakkoord is vermeld, namelijk de uitvoering van de basisbereikbaarheid verder plannen. Er moet nog veel werk gebeuren, onder meer voor de Hoppinpunten en dergelijke meer. Verder verwacht ik dat de vervoerregioraden volop werk maken van hun mobiliteitsplannen, die in het teken moeten staan van die modal shift. Zodra ik duidelijkheid heb van de administratieve diensten dat het licht op groen kan voor de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid, wil ik dat onmiddellijk doen, maar eerst moeten alle puzzelstukjes perfect in elkaar zijn gevallen en moet de ketting optimaal gesmeerd zijn vooraleer we daarvoor een definitieve datum kunnen geven.

Op dit ogenblik is er alleszins geen sprake van een stedelijk vervoersbedrijf. Als sommigen daarvan willen blijven dromen, heb ik daar niets op tegen, maar die dromen zijn vandaag nog geen werkelijkheid.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, voor alle duidelijkheid: als ik sprak over malconversaties, dat bedoelde ik niet in eerste instantie die tussen De Lijn en het AWW. Maar ik heb die opmerking vooral gekregen vanuit de gemeentebesturen die moeite hebben met gehoor krijgen bij De Lijn en het agentschap. U vraagt daar voorbeelden van. Ik heb daar in een aantal schriftelijke vragen al op gewezen, maar ik wil er u gerust nog meer geven.

Minister, mijn vraag was om verduidelijking te krijgen en die heb ik gekregen. Bedankt daarvoor. Zelf geloof ik nog wel in de vervoerregioraad, maar ik denk dat de sterkte van zoveel actoren tegelijkertijd rond de tafel te hebben ook kan resulteren in een zwakte. In Antwerpen is er een deelnemerslijst van meer dan vijftig personen. Dat is moeilijk om te werken. Maar ik geloof wel in de idee van de betrokkenheid van lokale besturen, van een rechtstreeks contact met de actoren en de klankbordgroepen waarmee zij in gesprek kunnen gaan. Dat zal allemaal worden meegenomen in het advies voor het kernnet. Ik kijk daarnaar uit.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder

Annick De Ridder (N-VA): Ik dank u. Het heeft het voordeel van de duidelijkheid. Ik vind het mooi dat u ermee afsluit dat het nog bij een droom zal blijven. Wij parlementsleden blijven altijd dromen, nietwaar?

Wat de beslissing over het kernnet en de vervoerregio die daarop moet adviseren betreft, heb ik de vraag ook al schriftelijk gesteld naar aanleiding van een situatie in een andere regio. We zien soms dat er onthoudingen zijn of dat er een advies wordt gegeven met voorbehoud. En dan is de vraag natuurlijk: wat doet de Vlaamse Regering? Want het is wel degelijk de Vlaamse Regering die beslist. En soms is de situatie zo dat er geen advies zal zijn of dat er een onthouding is of dat er een voorbehoud wordt gemaakt.

Minister, het was ook naar aanleiding van een bericht ergens in de media dat u had gezegd dat het de vervoerregio zelf is die bevoegd is om te beslissen. Maar goed, dan is het misverstand opgelost en is hier bevestigd dat het wel degelijk de Vlaamse Regering zal zijn die zal beslissen.

Voor het overige: de inspanningen om betere afspraken te maken zullen we allemaal samen moeten leveren. Binnen de agentschappen zijn er opnieuw heel veel mensen die dag in dag uit hun uiterste best doen, maar het kan altijd beter. Ik heb daarvan al enkele voorbeelden naar voren gebracht.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van het zwartrijden bij De Lijn tijdens de coronacrisis – 1458 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van het zwartrijden bij De Lijn tijdens de coronacrisis – 1475 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, collega's, corona en het openbaar vervoer, het is al twee jaar een van de grote gespreksonderwerpen in deze commissie en het zal dat helaas misschien nog wel een aantal maanden blijven. Maar ook deze vraag om uitleg heeft daarmee te maken.

Door de coronamaatregelen zijn er blijkbaar een pak meer reizigers van De Lijn gaan zwartrijden. Dat is natuurlijk geen goede evolutie. Voor corona lag het percentage waarvan we weet hebben, gemiddeld onder de 10 procent, en nu is dat in landelijk gebied, dus op het platteland, rond de 10 à 15 procent. Daar zie je dus al een stijging.

Maar nog veel frappanter is de score die men in de steden haalt. In de steden ligt dat cijfer van zwartrijders rond de 40 à 50 procent. 40 à 50 procent, dat wil zeggen dat de helft van de reizigers op een bus of een tram van De Lijn rijdt zonder te betalen. Dat is niet alleen sociaal gedrag, maar dat is ook iets waar we echt wel op moeten werken, iets wat we moeten tegengaan.

Een van de redenen zou zijn dat men nu achteraan moet instappen. Tijdens de coronacrisis wordt achteraan ingestapt. Dat zou volgens de directeur-generaal van De Lijn een grote rol spelen in deze toch wel zeer opmerkelijke cijfers.

Niet alleen dat cijfer van 40 à 50 procent zwartrijders is trouwens frappant, de niet-geïnde inkomsten daardoor lopen op tot 20 à 30 miljoen euro, en dat is toch niet gering.

Minister, ik ondervroeg u daarom al tijdens de commissievergadering van 21 oktober vorig jaar over deze problematiek. In uw antwoord liet u toen weten dat er de voorbije twee jaar door corona minder sociale controle was, omdat de reizigers inderdaad niet meer vooraan opstappen. Er was niet alleen minder sociale controle, maar er was ook gewoon minder controle door de controleurs van De Lijn zelf, omdat zij tijdens de coronacrisis andere prioriteiten hadden dan controleren, namelijk onder andere het instaan voor de begeleiding van reizigers, maar zeker ook de opvolging van de mondmaskerplicht.

Daarnaast vertelde u nog dat de installatie van een betaalterminal achteraan de bus – wat een en ander ook makkelijker zou maken tijdens de coronacrisis – een te dure optie is en niet opweegt tegen de lagere inkomsten van zwartrijden. Ik kan dat begrijpen, aangezien er al een terminal vooraan is en we hopen dat die coronapandemie eindelijk ten einde zal komen.

In uw antwoord in oktober sprak u ook over het transitieplan dat De Lijn samen met TEC en de MIVB aan het opstellen was om zich uit de coronacrisis te laten uitfasen met verschillende nieuwe maatregelen of door terug te komen op de genomen maatregelen, onder andere het weer vooraan opstappen op de bus.

Minister, in die context heb ik een aantal vragen voor u. Wat is uw reactie op de nieuwe cijfers waaruit blijkt dat – ik herhaal, heel frappant – in de steden 40 tot 50 procent van de reizigers niet betaalt voor hun ritten?

Acht u het, gelet op de, laat ons eerlijk zijn, zeer gunstige evolutie van de omikron-variant van het coronavirus de afgelopen weken, nog nodig dat reizigers achteraan de bus moeten opstappen en controleurs voornamelijk worden ingezet ter controle van de coronamaatregelen? Zoals heel veel zaken in de maatschappij zullen we eerstdaags een aantal beperkingen kunnen terugschroeven. Gelukkig maar. Het wordt echt tijd om ook De Lijn daarop te laten aligneren en ervoor te zorgen dat de gewone regels op de bussen, weliswaar met uitzondering van het mondmasker, weer kunnen gelden, zodat iemand vooraan kan opstappen en die controleurs kunnen controleren op zwartrijden en niet meer op andere coronamaatregelen.

Wat is de huidige stand van zaken van het daarnet vernoemde transitieplan van De Lijn, samen met de MIVB en TEC?

Welke andere, bijkomende initiatieven kan en zal De Lijn nemen om de problematiek van het zwartrijden aan te pakken? Want 40 à 50 procent is hallucinant hoog en 10 à 15 procent in de landelijke gebieden blijft nog altijd zeer hoog; als we weten dat we voor corona gemiddeld net onder de 10 procent zaten – en zelfs dat is een hoog getal. Ik wil u vragen om De Lijn te verzoeken daar extra aandacht voor te hebben. Ik ben benieuwd naar initiatieven die daartoe zullen kunnen worden genomen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, collega Maertens heeft al heel wat gezegd. Het is een steeds weerkerend fenomeen. Op 1 oktober 2020 ondervroeg ik u reeds over het zwartrijden, op 23 oktober van vorig jaar waren we daar weer en helaas moeten we nu opnieuw die vraag stellen.

Volgens directeur-generaal Ann Schoubs van De Lijn zorgt de coronacrisis voor een significante stijging van het zwartrijden. Omdat reizigers door de coronaregels achteraan of in het midden moeten opstappen, heeft de chauffeur minder zicht op wie betaalt. Volgens de directeur-generaal lijkt het wel of het vanzelfsprekend is geworden om niet meer te betalen, klaagt Schoubs aan.

Collega Maertens heeft het al gezegd: in landelijke gebieden zou 10 à 15 procent van de reizigers zwartrijden. In stedelijk gebied blijkt uit controles dat dat kan oplopen tot 40 à 50 procent. De financiële impact mag zeker niet worden onderschat en wordt op 20 à 30 miljoen euro geschat, en dit op een totale opbrengst van zo'n 200 miljoen euro. Dat is dus 10 à 15 procent.

Minister, hoe wilt u het probleem van het zwartrijden effectief aanpakken?

Hoe ver staat De Lijn ondertussen met het befaamde transitieplan dat samen met TEC en de MIVB werd bekeken en dat moet toelaten dat reizigers onder andere weer vooraan kunnen opstappen?

Is het gezien de financiële impact van dat zwartrijden niet aangewezen om toch de denkpiste rond het plaatsen van die betaalterminals op andere plaatsen in de bus te overwegen? Wegen de baten niet op tegen de kosten die moeten worden gemaakt? Ik stel u die vraag omdat ik vanuit het openbaar vervoer nog geen signalen heb gehoord dat men daar effectief, ongeacht de gunstige cijfers van de coronapandemie, zou gaan versoepelen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik kan mij zoals iedereen alleen maar kwaad maken over zwartrijden, als ik die cijfers hoor. Zwartrijden is asociaal. Achteraan opstappen en niet meer langs de chauffeur moeten passeren, mag geen vrijgeleide zijn om niet te betalen voor het openbaar vervoer.

Jullie vragen om dat achteraan opstappen af te schaffen. Vandaag zijn we misschien allemaal verheugd dat wij de cijfers de goede kant zien opgaan maar binnen De Lijn zijn wij van oordeel dat de epidemiologische toestand nog altijd zorgwekkend is. Het is te vroeg om de plasticfolies weg te halen en iedereen weer vooraan te laten opstappen. De Lijn wil haar chauffeurs maximaal blijven beschermen tegen mogelijk besmettingsgevaar om zo de dienstverlening zo maximaal mogelijk te kunnen blijven vrijwaren. Achteraan opstappen blijft dus geldig, zolang code rood geldt. Zodra de toestand het toelaat, worden die maatregelen opnieuw bekeken.

Bij de start van de pandemie werd het takenpakket van de controleurs wat herschikt: hun eerste focus lag inderdaad op het ondersteunen en wegwijs maken van onze reizigers en chauffeurs in de vele nieuwe coronamaatregelen. In de periode midden mei-juni 2021 werd de controle op vervoerbewijzen een eerste keer opnieuw ten volle opgestart. Toen waren er ook al aanwijzingen dat er te veel aan zwartrijden werd gedaan. Maar de nieuwe opstoot van corona in de zomer liet de controles weer stilvallen. Uiteindelijk zijn de controles op vervoerbewijzen definitief van start gegaan begin september 2021 en ze zijn sindsdien niet meer stilgevallen.

De controleurs schreven in 2021, op ongeveer 5,5 maanden tijd, minder processen-verbaal uit: 56.621 processen-verbaal in 2019 ten opzichte van 49.872 in 2021. Maar die processen-verbaal leidden wel tot meer boetes dan tijdens het volledige jaar 2019: 33.579 boetes in 2019 en 35.232 boetes in 2021. De controleurs van De Lijn hebben dus de komende maanden de handen vol om onze reizigers opnieuw aan te sporen om altijd een geldig vervoerbewijs op zak te hebben en dit ook correct te gebruiken. Reizigers weten dat ze moeten beschikken over een geldig vervoerbewijs. Daartoe heeft De Lijn een campagne opgezet die midden maart start, onder voorbehoud van nieuwe evoluties in de pandemie. De campagne heeft tot doel de reizigers eraan te herinneren dat zij moeten beschikken over een geldig vervoersbewijs.

Dan is er nog de vraag over het verplaatsen van de betaalterminals. Aan de achterdeur van alle bussen en trams zijn er mobibscanners geplaatst. Iedereen kan daar contactloos zijn rit betalen. Maar het cEMV-betalen (contactloos met Europay, Mastercard en Visa) moet wel nog vooraan gebeuren. Dat wordt minder gebruikt. Men heeft berekend wat het zou opbrengen als men het achteraan zou installeren. De kosten lagen niet in verhouding tot de opbrengsten en men heeft dus beslist dat niet te doen. Op alle voertuigen zijn wel mobibscanners aanwezig ter hoogte van de achterdeur. Achteraan opstappen mag geen vrijgeleide zijn tot zwartrijden. Veel reizigers boeken overigens hun ticket met de app. Maar laten wij hopen dat wij zo snel mogelijk in code groen geraken, zodat het achteraan opstappen niet langer hoeft.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Inderdaad, zwartrijden is asociaal en het is ook diefstal van De Lijn en van de overheid. Dat moeten wij tegengaan. De aangekondigde campagne vind ik goed. Maar het meest geruststellende nieuws is toch dat sinds september vorig jaar de controleur weer echt controleur mag zijn en dat hij weer mag toezien op het geldig vervoersbewijs. Wat u zegt over het aantal pv's verwondert mij een beetje. U meldt een lichte daling maar dat heeft dan geleid tot meer boetes. Hoe is dat mogelijk?

Mijns inziens moeten de versoepelingen waarover u het hebt, er wel dringend komen in het openbaar vervoer. Het lijkt mij logisch dat de verschillende vervoersmaatschappijen in ons land die versoepelingen afstemmen op elkaar. Ik vraag u daarin als minister een actieve rol te spelen. Als ik kijk naar het onderwijs, dan stemmen de betrokken ministers met elkaar af, en komen zij met een eensgezind standpunt naar het Overlegcomité. Eind volgende week komen wij wellicht in code oranje. In de horeca mag je dan met meer dan zes aan tafel gaan zitten, mag je zelfs rechtstaand aan de toog of in de gang een pintje drinken met elkaar. Enkel het horecapersoneel zal nog een mondmasker moeten dragen. Als wij dat zien, denk ik, minister, dat het ook voor het openbaar vervoer dringend tijd is om te versoepelen onder code oranje. Het moet weer mogelijk zijn vooraan op te stappen. Het zal voor De Lijn minstens 20 tot 30 miljoen euro schelen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, u blijft zich achter de covidpandemie verschuilen en op het op elkaar afstemmen van de maatregelen van de verschillende vervoersmaatschappijen. Ik vind niet dat wij daarop moeten blijven

wachten. Collega Maertens zegt dat volgende week waarschijnlijk versoepelingen mogelijk worden. Dat zal inderdaad ook in de horeca zijn. Maar hoe verklaart u dat vanaf volgende week wellicht zelfs dancings zullen mogen opengaan en dat men daar opnieuw tot in de vroege uurtjes zal kunnen feesten – gelukkig maar, ik ben de eerste om dat toe te juichen –, maar dat er tegelijkertijd op het openbaar vervoer geen versoepelingen zouden komen? Dat vind ik een vreemde redenering.

Wat betreft de automaten: 20 tot 30 miljoen euro inkomsten worden op die manier verspeeld. U kunt mij toch niet wijsmaken dat er een investering nodig is van 20 tot 30 miljoen euro om extra scanners achteraan in de bussen te gaan plaatsen? Is men dan helemaal niet beducht voor het feit dat men zoveel inkomsten verliest? We horen hier telkens verhalen over het slechte financiële plaatje van De Lijn en daar heeft men blijkbaar geen probleem mee, want er is de coronapandemie.

Mijn boodschap is: controleren, controleren en nog eens controleren. Het is goed dat de controleurs opnieuw hun werk kunnen doen. We zijn daar vragende partij voor. De campagne die u aankondigt dat mensen een vervoersbewijs zullen moeten kopen, zal op de zwartrijders weinig indruk maken. Volgens mij is het enige adequate antwoord: duidelijke controles en de pakkans vergroten. Ik blijf bij mijn voorstel dat ik al een paar keer heb gedaan: waarom worden er geen anonieme controleurs op de bussen en de trams ingezet? Dat kan in het buitenland. Waarom kan dat hier niet?

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): In tijden dat er een structurele terugloop van het aantal reizigers bij De Lijn is – vooral door corona, maar alles wijst erop dat dat ook na corona het geval zal zijn –, is het een hele uitdaging om die reizigers terug op de bus te krijgen. Het percentage van 40 tot 50 procent zwartrijders is dramatisch. Ik geloof ook heel sterk in controle samen met handhaving. We moeten vandaag alle technologische middelen durven inzetten en benutten in die controle, minstens naast de fysieke controleurs.

Ik geloof heel erg in de technologische toepassingen. Er zijn er heel veel. Het zou ons te ver leiden, maar dat komt zo dadelijk misschien ook nog aan bod bij het grensoverschrijdend gedrag op de bus. Ik heb een vraag: is er een internationale benchmark over de technologische toepassingen van controles op busvervoer? Er zijn tal van mogelijkheden. De NMBS werkt aan een app op basis van gps-locatie. Het is belangrijk dat we ons een goed beeld van de internationale technologische controlemiddelen vormen om te kijken wat de meest performante toepassing voor De Lijn in Vlaanderen is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank de collega's voor de bijkomende vragen en bedenkingen. Ik verschil van mening met jullie. We hopen allemaal dat we straks in een code groen zitten en dat er heel wat versoepelingen zijn. We zijn blij als we straks de vrijheid krijgen om naar restaurants, discotheken en dergelijke meer te kunnen gaan. Dat houdt een vrije keuze in. Als je beslist dat je naar een overvolle discotheek of festiviteit wilt gaan, is dat een vrije keuze. Als het gaat over de verplaatsing met openbaar vervoer, is dat voor veel mensen de enige mogelijkheid. Bij de aanvang van de pandemie is heel duidelijk gesteld dat, ondanks het feit dat nagenoeg alle sectoren stopten met hun activiteiten, De Lijn een noodzakelijke dienst was die moest blijven draaien. Dergelijke diensten kon je maar uitvoeren als het personeel van De Lijn voldoende bescherming genoot. Anders waren de chauffeurs uiteraard niet geneigd om hun werk te doen. U weet dat er bij de aanvang van de pandemie een heel groot ziektepercentage bij De Lijn was, omdat heel veel mensen niet durfden te werken. Enerzijds is er dus de bescherming van het personeel van De Lijn, maar anderzijds ook van de mensen die aangewezen zijn

op het openbaar vervoer. Dat is een drastisch verschil met de keuze om al dan niet naar een café, een restaurant of naar een discotheek te gaan. Veel mensen zijn aangewezen op dat openbaar vervoer. Dan moeten we de nodige zorgzaamheid aan de dag leggen zodat mensen dat in alle veiligheid willen doen.

Wat betreft het zwartrijden weten we dat de bezettingsgraden vandaag nog lang niet op het niveau van 2019 zitten. De bezettingsgraad bij De Lijn bedraagt nu 56 procent. We zijn nog lang niet aan die 100 procent. Dit is de grootste prioriteit: reizigers opnieuw lokken naar het openbaar vervoer, ook in het belang van die modal shift.

De Lijn verzekert zelf ook dat ze erop zal blijven inzetten om dat zwartrijden aan te pakken. Wat dat betreft, wordt volop werk gemaakt van die controleurs. Er zullen ook weer meer pv's worden opgemaakt en er werden vooral meer boetes uitgeschreven, ook omdat men nog tijd heeft om te kunnen betalen. De Lijn doet er alles aan om ervoor te zorgen dat het zwartrijden een halt wordt toegeroepen, in maart eerst nog met een bijkomende campagne. Voor elke reiziger geldt: stop met laakbaar gedrag te vertonen. Als je gebruikmaakt van een welbepaalde dienst, dan betaal je daar ook voor, ongeacht of je vooraan of achteraan opstapt.

Mijnheer Verheyden, wat de betaalterminals betreft: ik denk dat weinig mensen hun vervoersbewijs specifiek met een bankkaart kopen. Abonnementen en tickets kunnen allemaal via de mobibscanners aan de achterdeuren gebruikt worden. Heel veel mensen werken met een betaalapp – of ze doen het dan niet –, die ook gemakkelijk gebruikt kan worden, zonder dat men daarvoor van die cEMV-toestellen moet gaan plaatsen aan de achterzijde.

Het blijft in elk geval op te volgen. Minder inkomsten door zwartrijden, dat is zeker geen goede boodschap, dus we blijven daarop inzetten.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik heb hier absoluut niet gepleit voor onvoorzichtigheid. Dat mag u zeker niet denken. We moeten voorzichtig blijven, ook al gaan we straks misschien naar code oranje en dus versoepelingen. Ik heb er hier ook niet voor gepleit om de mondmaskerplicht op drukke bussen te gaan afschaffen, absoluut niet. Die maskers kunnen zeker nog hun nut hebben.

Maar laat ons eerlijk zijn, het verplicht achteraan opstappen, waartoe leidt dat nog in een fase waar de besmettingen opnieuw zakken en waar de gevolgen van een besmetting stilaan ook minimaal worden voor mensen die gevaccineerd zijn? Als er een iets is wat op de schop kan in code oranje, dan is het dat toch wel? Ik weet dat liberale excellenties en ministers graag dwepen met voluntarisme. Wel, ik wil u vragen om dat voluntarisme ook in dezen in de praktijk te brengen. Als we volgende week vrijdag kunnen overschakelen naar code oranje, laat ons dan alstublieft ook die verplichting om achteraan op te stappen, afschaffen. Dat zal een slok op de financiële borrel bij De Lijn schelen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik ben het eens met collega Maertens. Ik heb er ook niet voor gepleit om niet meer voorzichtig te zijn of om de mondmaskers af te schaffen. Ik heb wel gepleit voor versoepelingen. Als dat in sectoren als de horeca wel kan, dan moet dat bij De Lijn ook kunnen. U zegt dat heel veel mensen geen andere keuze hebben, maar we hebben gezien dat het aantal reizigers drastisch is teruggelopen: mensen zijn opnieuw op de wagen overgeschakeld of gebruiken andere vervoersmodi. Uw prioriteit ligt nu bij het terughalen van die reizigers naar De Lijn. Ik ben het daarmee eens, maar dan moeten het wel reizigers zijn die gaan betalen, anders heeft De Lijn daar ook niks aan.

Ik wil afsluiten met iets waar we allemaal mee akkoord gaan: zwartrijden is asociaal.

Ik sluit af met mijn slotwoord van enkele maanden terug, helaas: controles, controles en nog eens controles. Het is de eerlijke reiziger en ook de belastingbetaler, minister, die uiteindelijk de dupe is van dat zwartrijden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe Europese transportrichtlijn
– 1473 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Op 2 februari trad een nieuwe Europese transportrichtlijn in werking. Dan moeten vrachtwagens op hun tachograaf niet alleen meer registreren wanneer een bestuurder rijdt en rust, men dient ook op te slaan in welk land de chauffeur rijdt. De transportsector maakt zich echter zorgen omdat de aanpassing volgens tal van Europese transportorganisaties voor verkeerschaos zal zorgen.

Het is de bedoeling dat een digitale tachograaf met een gps-module automatisch zal registreren in welk land de bestuurder rijdt. Europa acht dat noodzakelijk om in de toekomst te kunnen bepalen of die bestuurder wel op een correcte manier vergoed zal worden. Klein probleem: de digitale tachograaf komt er pas in 2023. Maar ondanks druk lobbywerk van de transportsector, wil de EU niet van uitstel weten. Vrachtwagenbestuurders zullen daarom aan elke grens even moeten stoppen om de landcode op hun tachograaf manueel in te stellen.

De reacties op die halsstarrige houding van Europa uit de transportsector zijn niet mals. Zowat alle transportfederaties dragen argumenten aan die uitstel moeten verantwoorden. De Nederlandse transportfederatie becijferde dat alle vrachtwagens één keer onnodig laten stoppen aan de grens jaarlijks evenveel CO₂-uitstoot oplevert als een gemeente met 15.000 inwoners.

Ook bij Febetra, is er evenveel ongenoegen. Daar zeggen ze dat wanneer alle vrachtwagens bij elke grens verplicht eens moeten stoppen, dat tot verkeerschaos kan leiden en er ook verkeersonveilige situaties zullen ontstaan. Pleidooien van de industrie om de aanpassing aan de tachograaf te mogen uitvoeren bij de eerste geplande stop van de vrachtwagen vallen voorlopig in dovemansoren.

Hoe reageert u op deze kritiek vanuit de sector?

Bent u ertoe bereid om de argumenten van de transportsector te bepleiten bij uw federale en Europese collega's?

Hoe rijmt u uw beleid inzake het terugdringen van emissies door voertuigen op fossiele brandstof met de Europese richtlijn die klaarblijkelijk voor meer uitstoot zal zorgen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, de aangehaalde Europese verplichting is een federale bevoegdheid, zoals u ook wel weet, maar ik wil toch een en ander toelichten en preciseren, want wij hebben uiteraard ook kennisgenomen van die bekommernissen en verzuchtingen.

Ik ben ook gecontacteerd door Febetra omtrent de correcte toepassing van de nieuwe regels inzake slimme tachografen en het aangeven van de landcode bij het overschrijden van grenzen, en daarop hebben wij de vragen meteen overgemaakt aan de permanente vertegenwoordiger bij de EU alsook aan de federale collega's, die trouwens ook al parallel bevroegd waren door Febetra.

De FOD Mobiliteit en Vervoer had reeds op 19 januari 2022 via de Enforcement Working Group van de Europese Commissie gevraagd om verduidelijking over de toepassing van deze regel rond het correct gebruik van de tachograaf. Naar aanleiding van de vraag van Febetra hebben zij nogmaals bevestiging gevraagd rond de eerst mogelijke stopplaats waar men die landcode moet gaan bepalen. Het is in principe aan de controleur om die geval per geval discretionair te bepalen. Het is natuurlijk niet aanvaardbaar als er overvolle parkings zijn, dus wat dat betreft moet men toch een aantal elementen in overweging kunnen nemen om dat begrip van die 'eerst mogelijke stopplaats' te verduidelijken.

De federale collega's hebben dit intussen aan Febetra bevestigd. Daar wordt dus rekening mee gehouden. Ik denk dat dit een antwoord biedt op de vrees voor opstoppingen en verkeersonveiligheid nabij de grensovergangen of impact op de luchtkwaliteit in de onmiddellijke nabijheid van die grensovergangen.

Bovendien werd het Vlaams Verkeerscentrum gevraagd om de drukte aan de grensovergangen te monitoren, zodat indien er zich toch een opstopping zou voordoen, deze zo snel mogelijk aangepakt kan worden. Indien nodig kan het Vlaams Verkeerscentrum ook slimme verkeersborden inzetten om vrachtwagens naar beschikbare stopplaatsen te leiden, opnieuw met oog op de verkeersveiligheid.

Ik denk dus dat we tegemoetkomen aan de verzuchtingen van onder andere Febetra en dat ook de FOD Mobiliteit het nodige doet.

Uitstel is op dit moment in principe geen vraag. Het is sowieso vanaf 21 augustus 2023 verplicht in nieuwe voertuigen. We zullen die plicht moeten doen honoreren, tenzij er straks een wijziging komt.

Ik denk in elk geval dat we met de verduidelijking rond die dichtstbijzijnde stopplaats en de monitoring al tegemoetkomen aan de verzuchtingen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik hoop dat het inderdaad tegemoetkomt aan de bekommernissen van de transportsector, want het zou inderdaad te gek zijn dat men nodeloos moet stoppen. Dat leidt niet alleen tot meer luchtvervuiling, zoals berekend is, maar ook tot onveilige toestanden en tot tijdsverlies.

Ik heb geen bijkomende vragen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik wil heel kort de problematiek die collega Verheyden aankaart, bijtreden, want het ligt mij ook na aan het hart. De grensovergangen en de parkings daar zitten al helemaal vol, zeker aan mijn kant, de grens met Frankrijk. Minister, ook van onze kant vragen we dus om dit zeer nauwgezet op te volgen, te monitoren en erop toe te zien dat er voldoende parkingplaatsen zijn voor als er toch gestopt moet worden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We zullen het zeker blijven opvolgen. Ik denk niet dat er echt bijkomende vragen waren.

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 Brusselse stadstol SmartMove – 1494 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, SmartMove is een dossier dat we hier al enkele keren hebben besproken. Vorige week was er een Overlegcomité – ik weet niet of u daarbij zelf aanwezig kon zijn gezien de omstandigheden of misschien een vertegenwoordiger hebt gestuurd –, maar ik had daar wel een paar vragen bij.

Is er al een juridisch advies van de Raad van State aangaande de ontwerpen van ordonnantie die Brussel had ingediend? Het waren er verschillende, had ik begrepen, ook enkel inzake de fiscale impact, juridisch gezien dan toch. Als die adviezen er al zijn, hoe luidt de analyse van de Raad van State?

Wat werd er op het Overlegcomité gezegd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering? Komt SmartMove er nog deze legislatuur? Op welke wijze is de Vlaamse Regering hierover tussengekomen? Wat is het resultaat van het Overlegcomité?

Blijft het standpunt van de Vlaamse Regering ongewijzigd? Indien ja, wat zal de Vlaamse Regering ondernemen om deze pestmaatregel ten aanzien van Vlaamse en ook Waalse mobilisten tegen te houden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, mijnheer Claes. Ik was zelf niet aanwezig bij het Overlegcomité dat vorige week woensdag heeft plaatsgevonden, maar uiteraard zijn de belangen van de Vlaamse overheid daar behartigd. Dat kan ik u verzekeren.

De leidraad voor de Vlaamse Regering is de resolutie van het Vlaams Parlement van 2 december 2020. En daar houden we uiteraard ook aan vast. We hebben het er in deze commissie inderdaad al meermaals over gehad. Ik denk dat ik mij bij deze dan ook kan beperken tot de nieuwe feiten. We weten dat op 27 mei op het Overlegcomité de opdracht werd gegeven aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om advies te vragen aan de Raad van State, aan de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA) en aan de Europese Commissie. De Brusselse collega's hebben intussen adviezen ingewonnen. Dat is besproken op het Overlegcomité van 2 februari.

Het gaat over drie afzonderlijke adviezen. Twee van die adviezen betreffen de flankerende aanpassingen van de belasting op de inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting. De Raad van State heeft nog een afzonderlijk derde advies verleend over het ontwerp van ordonnantie tot invoering van een belasting ter bestrijding van de verkeerscongestie.

Die adviezen zijn nog niet echt ter beschikking gesteld via het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, omdat de regelgevende initiatieven nog niet formeel zijn ingediend. Maar collega Sven Gatz heeft de adviezen wel ter beschikking gesteld via zijn website. U kunt de diverse adviezen van de Raad van State daar dus nalezen en eventueel analyseren, als u dat wenst.

De conclusie is dat er nog verder overleg moet gebeuren en dat er nog heel veel moet worden uitgeklaard, en dat de tijd nu dus alleszins niet rijp is om in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zonder meer over te gaan tot de invoering van

de stadstol of SmartMove of hoe men het ook wil benoemen. De Brusselse regering heeft zich aan de afspraken gehouden. Op het Overlegcomité van afgelopen woensdag is dan ook duidelijk geacteerd dat er akte wordt genomen van de adviezen van de Raad van State, de GBA en de Europese Commissie. Tegelijk werd het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ook gelast om het overleg op basis van het huidige overlegmodel verder te zetten en daarover opnieuw verslag uit te brengen op een volgend Overlegcomité.

Wij blijven alles natuurlijk nauwgezet opvolgen. We wachten tot het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest initiatief neemt om het overleg opnieuw op te starten en zullen kijken welke stappen zij vervolgens zullen zetten. Ik hoop dat ik daarmee voldoende duidelijk ben geweest. En anders hoor ik het zo dadelijk wel.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, het is goed dat die adviezen van de Raad van State er eindelijk zijn. Het heeft wel even geduurd, langer dan de zestig dagen waarvan in mei vorig jaar sprake was. Blijkbaar kun je die terugvinden op de website van Sven Gatz. Ik had op de website van de Raad van State gekeken, maar daar stonden ze, denk ik, tot vanochtend nog steeds niet op. Ik zal dus in de toekomst voor adviezen van de Raad van State op de website van Sven Gatz moeten gaan kijken. Maar goed, ik zal die zeker bekijken.

Er is dus overeengekomen dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering hier opnieuw overleg over zal moeten plegen. Is er al een datum geprikt voor het volgende Overlegcomité hierover?

En ten derde is het positief dat de Vlaamse Regering nog altijd zegt zich te houden aan de standpunten van de resolutie die we in het Vlaams Parlement hebben goedgekeurd.

Ik heb voorlopig dus niet veel bijkomende vragen, enkel of er al een datum werd geprikt voor een volgend Overlegcomité aangaande dit thema.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Dank u wel, collega Claes, voor uw vraag over de Brusselse SmartMove. Ik kom daar graag ook even over tussen namens onze fractie. Het is een dossier dat ons als Vlaams Parlement aanbelangt, om op te komen voor de belangen van de Vlaamse pendelaar, de Vlaamse belastingbetaler enzovoort.

Ik heb ook niet echt vragen bij het antwoord, minister. Ik ben tevreden met uw antwoord, zoals dat eigenlijk in heel dit dossier al geweest is. Ik vind het heel goed dat u zegt dat de resolutie van het Vlaams Parlement de leidraad is voor de Vlaamse Regering om het standpunt te bepalen. Uit uw antwoord blijkt ook dat er nog veel overleg nodig is en dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest enkele knopen moet doorhakken, dat het enkele beslissingen moet nemen en een ei moet leggen omtrent dit dossier. Ik mag eigenlijk hopen dat ze gewoon beslissen om die SmartMove met een slimme zet van tafel te vegen. Dat is ons standpunt. Ik heb geen verdere vragen voor u, minister. Alleszins dank om het standpunt van het parlement aan te houden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, u hebt verwezen naar de adviezen van de Raad van State. Ik heb die wel al kunnen bekijken. Die zijn positief. Brussel is bevoegd om te doen wat het in die voorstellen van ordonnantie doet. Dat is dus al een element dat we kunnen meenemen.

Ik ga hier niet verhullen dat er daarnaast ook nog problemen zijn. De GBA heeft wel een aantal kritische vragen gesteld. Daar moet men alleszins mee aan de slag. Maar wat ik ook onthoud, minister, is dat u zegt dat Brussel zich aan de afspraken houdt. Er is dus duidelijk een wil tot overleg vanuit de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om samen te bekijken wat we kunnen doen.

Collega's, ik wil toch nog even in herinnering brengen waarom het zo belangrijk is om aan zo'n slimme kilometerheffing te werken. Jullie hebben misschien vanochtend in De Standaard kunnen lezen dat de luchtkwaliteit aan 67 Brusselse scholen waar gemeten wordt, slechter is dan wat de Wereldgezondheidsorganisatie voorschrijft. Kinderen krijgen daar bijvoorbeeld astma en infecties aan de luchtwegen van. Dat is problematisch. Dat is niet alleen problematisch in Brussel. Dat is ook problematisch in Vlaanderen. Ook in Vlaanderen worden kinderen ziek doordat ons autoverkeer voor te veel luchtverontreiniging zorgt.

Het Vlaams Parlement heeft niet alleen een resolutie goedgekeurd, minister. Het Vlaams Parlement heeft ook van de Vlaamse Regering geëist dat er bijvoorbeeld rond klimaat inspanningen worden geleverd enzovoort. U hebt in het kader van de klimaatdiscussie zelf gezegd dat we verder moeten nadenken. Vergeef mij dat ik het toch slimme kilometerheffing blijf noemen. De regering heeft daar een ander woord voor gevonden, omdat de term 'slimme kilometerheffing' politiek niet meer haalbaar is. Maar er is toch nog altijd de wil om aan een slimme kilometerheffing te werken.

Ik ben misschien naïef, maar ik hoop dan dat regeringen samen bekijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat die kinderen niet meer ziek worden door astma. Hoe kunnen we er samen voor zorgen dat er minder autoverkeer is in de buurt van onze scholen? Hoe kunnen we samenwerken aan die doelstelling van de slimme kilometerheffing, die ook een mobiliteitsshift met zich kan meebrengen en die ook kan zorgen voor economische groeikansen, omdat mensen minder lang in de file staan? Hoe kunnen we daar samen aan werken? Dat is mijn misschien ietwat naïeve oproep hier vandaag. Wat bent u van plan, behalve de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tegenhouden in haar plannen om kinderen minder ziek te maken en om de economie te verbeteren? Hoe wilt u ervoor zorgen dat ook in Vlaanderen kinderen minder ziek worden, door een slimme kilometerheffing in te voeren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Ik kan eigenlijk heel kort zijn. Ik denk dat het standpunt heel duidelijk is. Ik heb inderdaad al gezegd dat ik voorstander ben van een slimme, sturende verkeersfiscaliteit voor een hele regio, gebiedsdekkend. Dat is een groot verschil met het SmartMove-project zoals het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest dat heeft voorgesteld. Wat dat betreft, blijf ik dus vasthouden aan de resolutie die in het Vlaams Parlement is goedgekeurd op 2 december 2020. Wij werken aan die slimme, sturende verkeersfiscaliteit, in navolging van onze visienota rond het klimaat, die begin november 2021 is afgeklopt.

De datum van het volgende overleg is nog niet bekend, mijnheer Claes. Een aantal werkgroepen moet nog aan de slag gaan. Dat zal waarschijnlijk nog wel een paar maanden duren. Om diegenen die geen vertrouwen hebben in het SmartMove-project wat geruster te stellen, wil ik nog meegeven dat op het Overlegcomité duidelijk is gesteld dat het afronden van het overleg en het neerleggen van het verslag aan het Overlegcomité nog altijd geen impliciet akkoord van de andere overheden kan betekenen. Als het overleg is afgerond en er geen consensus over de invoering is, zijn de Vlaamse instellingen vrij om zich met alle juridische middelen te verzetten mocht het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest alsnog beslissen om ermee verder te gaan.

'First things first', laten we eerst het overleg alle kansen geven en wachten tot de werkgroepen aan de slag zijn gegaan. Dat zal nog een keer op het Overlegcomité besproken worden. We zullen dan zien welk standpunt het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest al dan niet inneemt: wil het vasthouden aan zijn initiële project of wil het toekomstgericht meewerken aan een slimme sturende verkeersfiscaliteit die voor het hele land geldt? De toekomst zal het uitwijzen. Daar zijn we vandaag nog niet aan toe.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Ik dank u, minister. Zoals ik al heb gezegd, zal ik de tijd nemen om de adviezen van de Raad van State te bekijken. We zullen zien wanneer het volgende Overlegcomité is. Voor de rest druk ik mijn hoop uit dat die kilometerheffing er niet komt, noch in Brussel noch in Vlaanderen. Door een extra belasting zal een auto plotseling niet minder uitstoten. Ik heb ons standpunt daarover al meermaals duidelijk gemaakt.

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 ongewenst gedrag op het openbaar vervoer
– 1499 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over seksueel grensoverschrijdend gedrag op het openbaar vervoer
– 1541 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over seksueel grensoverschrijdend gedrag op voertuigen en aan haltes van het openbaar vervoer
– 1558 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik zal proberen om mijn vraag iets korter te brengen dan ik ze heb voorbereid en ingediend, maar het betreft een belangrijk probleem dat herhaaldelijk in de aandacht kwam, namelijk ongewenst gedrag op het openbaar vervoer.

Uit een onderzoek van de federale overheid weten we dat een op de drie vrouwen aangeeft dat ongewenst gedrag door medepassagiers voor hen een obstakel vormt om het openbaar vervoer te gebruiken. Op 25 januari 2022 konden we verschillende getuigenissen lezen over seksueel overschrijdend gedrag op het openbaar vervoer. Het gaat van opdringerige aanbiedingen tot ongewenste aanrakingen. Dat zorgt ervoor dat voornamelijk vrouwen met een gevoel van onveiligheid op de bus, trein of tram zitten, terwijl dat een heel aangename en routineuze ervaring zou moeten zijn. Voor veel vrouwen betekent dat echter een constant gevoel van angst en waakzaamheid.

Collega Schryvers – die straks ook het woord neemt – heeft al schriftelijke vragen gesteld over wat dat betekent bij De Lijn. In 2019 en 2020 waren er respectievelijk 90 en 107 meldingen, maar we weten dat dat een onderschatting van het werkelijke aantal is. Uit een bevraging van Plan International België blijkt dat jongeren in België het openbaar vervoer als een van de hotspots van seksueel grensoverschrijdend gedrag ervaren. U hebt op 8 juli 2021 in de commissie gezegd dat er waarschijnlijk een aanzienlijk 'dark number' is.

De Lijn werkt al sinds 2006 aan haar actieplan 'Veilig op Weg' om de sociale veiligheid van haar medewerkers en van de reiziger te garanderen. De rol van buschauffeurs en personeel als eerste aanspreekpunt is hierin enorm belangrijk. De chauffeur kan bij een incident via de dispatching de politie en/of de Lijncontrole-interventie contacteren. Dat kan ook de drempel om een aangifte te doen, verlagen. Uiteraard kan ook de chauffeur zelf ingrijpen op zijn of haar bus. Zowel tijdens de basisopleiding als de voortgezette opleidingen van medewerkers van De Lijn is er structurele aandacht voor sociale veiligheid.

Een belangrijk element ter preventie van seksueel overschrijdend gedrag is volgens de betrokken partijen de mogelijkheid om discreet alarm te slaan. In zulke situaties is het namelijk niet altijd mogelijk om de buschauffeur aan te spreken of om een noodnummer te bellen. Een optie om discreet de veiligheidsdiensten en de buschauffeur op de hoogte brengen van de situatie, kan de mogelijkheid geven om sneller in te grijpen maar ook om een veiliger gevoel te hebben. Minister Gilkinet heeft deze week een proefproject aangekondigd op de treinstellen van de NMBS. Ik ben benieuwd wat u voor De Lijn voorstelt.

Ik heb volgende vragen. Hoe evalueert De Lijn haar actieplan 'Veilig op Weg' in het kader van seksueel overschrijdend gedrag? Acht u bijkomende maatregelen nodig? Bent u van plan om de strijd tegen seksueel overschrijdend gedrag expliciet op te nemen in de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn? Daarbij vraag ik mij af of u De Lijn zult vragen om de rapportering van seksueel overschrijdend gedrag expliciet op te nemen in haar driemaandelijks veiligheidsmonitor? Is er binnen het thema 'sociale veiligheid' bij de opleidingen van medewerkers van De Lijn ook aandacht voor de problematiek rond seksueel overschrijdend gedrag?

Hoeveel voertuigen van De Lijn zijn er uitgerust met camera's die incidenten kunnen registreren? Is De Lijn van plan om dit toe te passen voor alle voertuigen? Binnen welke termijn? Hoe staat u tegen het uitwerken van preventieve maatregelen zoals een noodnummer of de mogelijkheid om de buschauffeur discreet te contacteren via een mobiele applicatie als WhatsApp of sms, zoals federaal minister Gilkinet voor de NMBS aankondigt? Hebt u daarover al overleg gehad met uw federale collega? Is daarvoor samenwerking met de vervoersmaatschappijen van de andere gewesten nodig om te komen tot een zekere uniformiteit? Dat lijkt mij aanbevolen. De Lijn heeft in 2022 budget voorzien voor een algemene sensibiliseringscampagne voor respect op het openbaar vervoer. Wanneer kunnen we die campagne verwachten? Dit is een algemene campagne tegen grensoverschrijdend gedrag. Acht u het gezien de getuigenissen noodzakelijk om ook in te zetten op een campagne specifiek gericht op seksueel grensoverschrijdend gedrag?

Bent u bereid om samen met de andere gewesten, de federale overheid en de openbaarvervoersbedrijven een interfederaal actieplan over seksuele intimidatie en agressie op het openbaar vervoer op te stellen, in samenspraak met het betrokken middenveld en het Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): De voorbije weken kwam de problematiek van seksueel geweld en grensoverschrijdend gedrag in de media. De aandacht werd er ook op gevestigd dat veel vrouwen te maken krijgen met seksueel grensoverschrijdend gedrag op het openbaar vervoer. Een eerder onderzoek toonde al aan dat een op de drie vrouwen hierdoor het openbaar vervoer vermijdt. De recente getuigenissen tonen aan dat er nog veel gedaan kan en moet worden om de situatie te verbeteren.

Momenteel heeft De Lijn een actieplan 'Veilig op Weg'. Binnen dat plan worden organisatorische en preventieve maatregelen genomen om het objectief en subjectief veiligheidsgevoel te vergoten. Zo zouden tegen 2025 alle bussen uitgerust

moeten zijn met camera's. Daarnaast krijgen de chauffeurs ook een opleiding over hoe ze met agressie moeten omgaan.

Dit actieplan is broodnodig. Uit eerdere schriftelijke vragen die collega's stelden, weten we dat in de eerste helft van 2021 er 791 incidenten van agressie tegenover personeelsleden van De Lijn werden vastgesteld. Daarnaast werden in 2020 111 gevallen van seksueel grensoverschrijdend gedrag gemeld. Dit cijfer is in werkelijkheid waarschijnlijk veel hoger.

Daarom heb ik volgende vragen. Welke acties van het actieplan 'Veilig op Weg' staan precies op de planning in 2022? Wordt er bij de opleiding voor buschauffeurs en controleurs over hoe om te gaan met geweld ook vorming gegeven rond het erkennen van en het ingrijpen bij seksueel grensoverschrijdend gedrag? Kunnen reizigers momenteel seksueel grensoverschrijdend gedrag meteen melden bij De Lijn zodat er ingegrepen kan worden? Overweegt u in de app van De Lijn een soort noodknop in te bouwen of een andere vorm van laagdrempelige meldingsmogelijkheid in te voeren? Hoe werkt De Lijn samen met de politie voor het vermijden, vaststellen en aanpakken van seksueel overschrijdend gedrag op trams en bussen? Welke acties plant u om seksueel grensoverschrijdend gedrag op het openbaar vervoer tegen te gaan?

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Mijn vragen heb ik al enkele weken geleden ingediend, maar aan actualiteitswaarde hebben ze nog niets ingeboet. Integendeel, het kwam in de voorbije weken in verschillende sectoren naar boven hoezeer het grensoverschrijdend gedrag een diep ingeworteld probleem is. Dat blijkt uit getuigenissen uit uiteenlopende sectoren, zoals de hogescholen en universiteiten, de sportsector, de cultuursector, de media en zo verder.

Uit de cijfers in het antwoord op mijn schriftelijke vraag van 12 juli 2021 bleek dat De Lijn in 2020 107 meldingen registreerde van seksueel grensoverschrijdend gedrag op haar voertuigen of aan de haltes. In 2019 ging het om 90 meldingen. Die cijfers liggen ver van de conclusies van een bevraging die Plan International enige tijd geleden deed bij 3000 jongeren. Daaruit bleek dat het openbaar vervoer een zogenaamde hotspot is voor gevallen van seksuele intimidatie, en dat onderweg van en naar school maar liefst een op de tien jongeren ermee te maken krijgt.

Naar aanleiding van het rapport van Plan International stelde ik vorig jaar ook een vraag om uitleg op 8 juli 2021. Daarop zei u onder meer dat het 'dark number' van seksueel grensoverschrijdend gedrag op het openbaar vervoer inderdaad een groot probleem blijft en dat u aan De Lijn zou vragen daarin klaarheid te scheppen en te kijken op welke manier men kan nagaan of er effectief meer problemen zijn dan het aantal dat gemeld wordt. De voorbije dagen getuigden na berichten op sociale media verschillende vrouwen over hoe ze op het openbaar vervoer al werden benaderd en zich heel ongemakkelijk voelden. In antwoord op mijn vraag om uitleg zei u ook dat er bekeken zou worden of en hoe een opleiding specifiek gericht naar seksueel grensoverschrijdend gedrag eventueel kan worden opgenomen in de vakbekwaamheid of in de basisopleiding van het personeel.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag van 3 november 2021 stelde u dat binnen de werkgroep met de andere openbaarvervoermaatschappijen onderzocht wordt of een overkoepelende campagne kan worden opgezet bij ieder van hen ter preventie van seksueel grensoverschrijdend gedrag op de voertuigen en ter aanmoediging van slachtoffers of omstanders om klacht in te dienen als er zo'n voorval plaatsvindt. U zei toen ook een schrijven te hebben gericht aan De Lijn met de vraag om te onderzoeken hoe de registratie en de meldingsbereidheid van seksueel grensoverschrijdend gedrag op voertuigen en haltes van De Lijn verbeterd kan worden.

Ik heb hierover volgende vragen. Welke terugkoppeling kreeg u al van De Lijn op uw schrijven over de rapportering en de meldingsbereidheid? Welke stappen zullen er worden gezet om dat te verbeteren? Werd het opzetten van een overkoepelende campagne rond seksueel grensoverschrijdend gedrag op het openbaar vervoer intussen verder besproken binnen de werkgroep met de andere vervoersmaatschappijen? Komt er een overkoepelende campagne en, zo ja, wanneer en hoe wordt die opgevat? In welke mate wordt er al meer aandacht besteed aan de problematiek tijdens de opleiding van het personeel?

Hebt u intussen al cijfers over het aantal meldingen dat De Lijn ontving via de verschillende kanalen in 2021 over voorvallen van seksueel grensoverschrijdend gedrag op de voertuigen of aan de haltes? Graag krijg ik een opdeling per kanaal en per provincie. In hoeveel van die gevallen werd de melding rechtstreeks gedaan aan De Lijn en hoe vaak kwam de melding van bij de politie? Welke evoluties zijn hierin vast te stellen en hoe reageert u daarop, minister? Hoe zult u deze problematiek verder aanpakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Naast zwartrijden zijn ook alle andere ongeoorloofde handelingen voor niemand aanvaardbaar. Dat moet zeker aangepakt worden. Onze reizigers moeten beschermd worden. Er is inderdaad het actieplan 'Veilig op Weg', maar dat is niet de oplossing van de problematiek en slechts een aanpak van een problematiek die er niet zou mogen zijn.

'Veilig op Weg' is een uitgebreid actieplan met maatregelen op vier verschillende pijlers die alle vormen van agressie en overlast aanpakken. Het is in maatregelen binnen deze vier pijlers dat ook de aanpak van seksueel ongewenst gedrag kadert. De maatregelen worden jaarlijks geëvalueerd en bijgestuurd waar nodig in functie van het aantal incidenten en onder meer ook de externe context.

Alle maatregelen en acties worden flexibel en gericht ingezet, gebaseerd op de resultaten van het 'Sociale Veiligheid Incidentbeheer'. Om de meldingsbereidheid te verbeteren en hierdoor een hogere rapportering te krijgen, maakt het onderwerp deel uit van de hoffelijkheidscampagne die zal lopen in het najaar van 2022. In deze najaarscampagne zal eveneens gekeken worden naar de mogelijkheid om daarin aanspreekgedrag mee op te nemen. Het tegengaan van elke vorm van geweld, en dus ook deze vorm van geweld, zal deel uitmaken van het nieuwe openbaredienstencontract dat in de maak is.

Ook zie ik zelf een meerwaarde om interfederaal samen te werken voor het opstellen van een actieplan over seksuele intimidatie en agressie op het openbaar vervoer. De Lijn zal hieraan meewerken. Het fenomeen doet zich immers niet alleen voor bij De Lijn, maar ook bij de andere vervoersdiensten. Wij hebben al een afspraak met die andere diensten van openbaar vervoer om samen een actie op te zetten tegen agressie op reizigers. Door een spijtig voorval deze week is die actie enigszins verdaagd. Maar er wordt zeker interfederaal werk van gemaakt.

Ik heb geen cijfers per provincie, maar wel het aantal feiten van het eerste tot en met het derde kwartaal van 2021, opgedeeld in zone west, met 15 feiten, en zone oost, met 52 feiten. Dat zijn in totaal 67 feiten, waarvan ongeveer de helft – 34 meldingen – rechtstreeks bij De Lijn wordt meegedeeld, en 33 gevallen bij de politie. Ondertussen zijn alle trams uitgerust met camera's. Ongeveer 77 procent van de bussen in regie en 67 procent van de bussen van de exploitanten beschikken over camera's. Elk nieuw voertuig dat aangekocht wordt, is voorzien van camera's. Voertuigen in regie zullen tegen 2025 allemaal uitgerust zijn. Voor exploitanten is dit tegen 2027.

Wanneer er een klacht wordt ingediend bij de politie, dan stelt De Lijn uiteraard de beelden van haar camera's ter beschikking.

Op de voertuigen van De Lijn is steeds een rode noodknop voorzien. Die kan men in alle discretie indrukken, waarna de chauffeur en/of de controleur op het moment dat zij kennisnemen van dit signaal, kunnen kijken wat er aan de hand is. Ze kunnen eventueel ook via een monitor hulp of bijstand vragen of een controleploeg consulteren om ervoor te zorgen dat er onmiddellijk iemand kan ingrijpen.

Wat dat betreft zijn zeker de opleiding en de cursussen voor de chauffeurs en de lijncontroleurs van belang. Zij moeten te allen tijde de gewoonlijke procedure voor het erkennen en ingrijpen bij de verschillende vormen van agressie en overlast volgen. Bijkomend is er ook een opleiding voor de medewerkers voorzien, zowel inzake agressie als inzake overlast in zijn algemene vorm. Zij krijgen daar sowieso de nodige cursussen en opleidingen voor.

Slachtoffers kunnen zich onmiddellijk melden bij de chauffeur of een lijncontroleur die opstapt of aanwezig is. Ze kunnen dit uiteraard ook later melden via een klantenreactie.

Er zijn op dit ogenblik geen concrete plannen om de bestaande app van De Lijn aan te vullen met een noodknop, omdat elk voertuig al een rode noodknop heeft. Men zegt wel dat men die mogelijkheid gaat onderzoeken. Het is zeker geen slechte suggestie omdat het misschien handig zou zijn om op de app van De Lijn de noodknop op te nemen, zeker voor wie digitaal zijn vervoersbewijzen boekt. Daarom hebben wij aan De Lijn gevraagd om dat verder te onderzoeken.

Ik heb nog een aantal details over de cijfers inzake de bron en de specifieke plaats van die 67 meldingen die wij hebben voor 2021. Desgevallend zal ik die via de commissiesecretaris ter beschikking stellen. Deze cijfers nu allemaal opnoemen, is misschien iets te veel. In totaal gaat het over die 67 feiten, waarvan de helft bij De Lijn en de helft bij de politie ter ore zijn gekomen.

De voorzitter: Alvast bedankt daarvoor, minister. Dan zullen wij die via de secretaris aan de leden bezorgen.

De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dank u wel voor uw antwoord. U maakt duidelijk dat u dit een belangrijke problematiek vindt en dat u daar ook iets aan wilt doen. Dat kunnen we alleen maar toejuichen.

Ik wil in mijn repliek vooral ingaan op de mogelijkheid die wij zouden moeten bieden aan reizigers om via hun telefoon discreet alarm te slaan. Ik denk dat dat echt belangrijk is. Er is een groot verschil met de beweging maken richting zo'n rode knop, en dan alles wat daarop volgt, voor de chauffeur of iemand anders kan ingrijpen. Je kunt dan evengoed roepen of wat dan ook. Maar dat is juist wat slachtoffers in die omstandigheden vaak net niet durven of kunnen doen. Het is nu eenmaal zo dat mensen tegenwoordig heel de tijd op hun telefoon zitten. Kijk naar ons allemaal in de plenaire vergadering. Daar kan je wel veel discreter een melding doen van zo'n probleem. Ik denk dat dat een goede piste is om te onderzoeken.

Ik herhaal mijn pleidooi om daarover overleg te plegen met andere vervoersmaatschappijen. We willen dat mensen vlot overstappen van de ene modus op de andere. Het lijkt me dan ook handig dat je geen verschillende apps nodig hebt om grensoverschrijdend gedrag te melden.

Bent u ook van plan om aan De Lijn te zeggen dat ze dat samen met andere openbaarvervoeraanbieders zou moeten bekijken?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik wil u danken voor uw antwoord. Ik had begrepen dat het actieplan van De Lijn 'Veilig op Weg' vooral gericht was op agressie, diefstal en vandalisme, en dat daar grensoverschrijdend gedrag iets minder expliciet als doelstelling in was opgenomen. Uit uw antwoord leid ik af dat dat alleszins wel zo is of in de toekomst zo zal zijn. Dat is positief.

We zouden natuurlijk het beste grensoverschrijdend gedrag voorkomen, maar als het zich voordoet, is het belangrijk dat het zeker gemeld wordt en dat we de meldingsbereidheid verbeteren. Dat kan inderdaad via sensibiliseringscampagnes. Maar net zoals collega Bex zou ik ook zorgen voor dat laagdrempelig discreet meldpunt. Ik vind het positief dat u die suggestie meeneemt.

We moeten daar zeker mee aan de slag gaan. Dat zou een stap vooruit zijn. Dat element specifiek meenemen in de opleiding van het personeel, en externe partners die daarmee bezig zijn, erin betrekken, lijkt me ook belangrijk. Het is ook positief dat bijna 80 procent van de bussen ondertussen is uitgerust met camera's. Dat is een goede stap vooruit. Ik vind het ook belangrijk dat u hebt bevestigd dat dit specifiek wordt meegenomen in de nieuwe beheersovereenkomst en dat we daar effectief een doelstelling van maken. Ik ben blij dat u op die suggesties ingaat.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoord en ook voor uw engagement om dit als een prioriteit te aanzien. Het is natuurlijk heel belangrijk dat mensen die gebruikmaken van het openbaar vervoer, zich daar veilig kunnen voelen. Als men daarover studies en getuigenissen leest, is het een wijdverspreid probleem, maar het aantal meldingen geeft dat niet weer. Er werden over heel 2020 107 meldingen geregistreerd, en u geeft net de cijfers over de eerste drie kwartalen van 2021, namelijk 67 meldingen, dan weten we allemaal dat dat een zeer, zeer zware onderschatting is. Als je de voorbije dagen de getuigenissen hebt gehoord in de verschillende sectoren, is er natuurlijk iets mis. Er is iets mis met de cultuur dat veel mannen vinden dat dat allemaal niet zo erg is en dat dat kan. Daar moeten we op alle terreinen aan werken.

Maar we moeten natuurlijk ook slachtoffers motiveren om een melding te doen. Dat betekent dat ze gemakkelijk een melding moeten kunnen doen en dat ze die dadelijk moeten kunnen doen en niet wanneer het voorbij is en ze terug thuis zijn. Daarin ondersteun ik absoluut de vraag naar een discrete melding via een app. Ik heb ook de toelichtingen gelezen over wat de NMBS daar wil doen. Ik vind het absoluut goed en zelfs noodzakelijk dat u zult laten onderzoeken of dat op voertuigen en aan haltes van De Lijn kan, want dat zou een grote meerwaarde zijn.

Slachtoffers moeten op een goede en gemakkelijke manier een melding kunnen doen, maar ze moeten ook weten dat er nadien iets met die melding gebeurt. Hoe gaat De Lijn daar nadien mee om? De dader is weer weg en neemt de volgende dag misschien gewoon opnieuw de bus of staat weer aan een halte en doet het misschien gewoon opnieuw. Wacht De Lijn op meldingen of veroordelingen vanuit de politie? Hoe wordt daarmee omgegaan? Dat is een bijkomende vraag.

Ik geloof ook nog wel in een overkoepelende campagne met de verschillende vervoersaanbieders. Zult u daar werk van maken?

Wat betreft het aanspreken van de omstaanders, weten we allemaal hoe belangrijk maar ook hoe moeilijk dat is. Mensen kijken graag weg en zijn ook niet altijd zeker van wat ze hebben gezien. Ze hebben zelf angst. We moeten daar echt op inzetten. Daar zijn campagnes voor nodig. Eind vorig jaar is er een grote campagne gestart vanuit Sensoa met affiches en radiospots om mensen aan te spreken maar ook om opleidingen te geven aan professionals in heel wat beleidsdomeinen. Participeert

De Lijn daar ook aan of bent u bereid om eens te kijken of dat ook een meerwaarde zou kunnen zijn?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Die vragen zijn er boenk op. Dit is helaas blijkbaar het klimaat, de tijdsgeest. Geen enkele sector ontsnapt daaraan. Het probleem ligt niet bij De Lijn, dat mogen we nooit vergeten, maar wel bij een aantal hoofdzakelijk hitsige mannen die geen blijf weten met hun gedrag. Ik vind de suggesties heel goed. Hoe pakt men dat aan bij andere vervoersmaatschappijen? Hoe pakken we dat aan in het buitenland? Het beeld van een laagdrempelige aangiftemogelijkheid met opvolging, het verhaal van de rode knop en het verhaal van de camera's zijn allemaal instrumenten die absoluut opgeteld moeten worden gebruikt. Het is geen of-ofverhaal, maar een en-enverhaal.

Collega Schryvers, u haalde mij de woorden uit de mond: het is heel belangrijk om de omstaanders daarin te responsabiliseren. Als deze of gene collega op de werkvloer, als deze of gene medepassagier zich misdraagt en er staat een andere man of vrouw op, of ze doen dat met een aantal, om te zeggen dat het goed is geweest, dan is dat een heel belangrijk signaal. Maar daarvoor moet je over een aantal drempels heen gaan, drempels van angst, maar ook omdat we zijn opgevoed in een cultuur van wegstijgen, een cultuur van dat we ons moeten weghouden van alles wat een ander aanbelangt. Dat is de foute definitie van privacy. Ik verwijs naar het beeld van Ajax, met Marc Overmars, de directeur voetbalzaken en ooit gevierde voetbalster, het beeld van Ajax als apenrots, waarbij vrouwen bij manier van spreken loslopend wild zijn. Ook ons openbaar vervoer mag geen apenrots worden, maar moet een veilige oase zijn voor álle reizigers en gebruikers van het openbaar vervoer, ongeacht leeftijd en gender.

Maar met de optelsom van laagdrempelige aangiftemogelijkheden, van camera's, de rode knop en het responsabiliseren van de hele samenleving kunnen we wel bakens verzetten. Als we alleen maar kijken naar De Lijn en naar het arsenaal waarover zij kunnen beschikken, zullen we zeker en vast verliezen en zullen we ook ten onrechte reizigers verliezen, omdat zij moeten kunnen rekenen op een veilige en comfortabele omgeving om zich te kunnen verplaatsen van punt A naar punt B.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, het is eveneens een probleem dat we hier al herhaaldelijk op de agenda hebben gezien. Ik wil er trouwens ook even aan herinneren dat niet alleen vrouwen zich onveilig voelen op het openbaar vervoer. Ook een op de vijf mannen zal het openbaar vervoer niet nemen, net om die veiligheidsredenen. Die cijfers bestaan ook.

Maar we moeten ook durven zeggen dat het vaak over bepaalde groepen gaat en dat veel van die problemen zich voordoen in bepaalde wijken, op probleemlijnen. Maar er wordt al te vaak de andere kant opgekeken. En men heeft het over de andere kant opkijken. Wel, dat gebeurt ook, en vanuit het beleid. Ook daarover moeten we eens duidelijk durven zeggen dat dat afgelopen moet zijn. De heer Keulen heeft het over vrouwen die worden bekeken als een object, als loslopend wild. Onze bussen komen in sommige gevallen in bepaalde wijken die lijken op de Far West.

Het gaat niet alleen over vrouwen, maar ook over het personeel dat zich in vele gevallen onveilig voelt. In die zin is het goed, minister, dat u die camera's ontrolt. Het gaat naar mijn mening nog veel te traag. Maar dan heb je die beelden en moet er ook iets mee gebeuren. En ik herinner mij het feit van enkele maanden geleden dat de politiediensten zelfs weigerden op te draven wanneer er een geval van agressie werd gemeld. Dergelijke zaken kunnen niet. Mijn vraag is dan ook: hoe verloopt de samenwerking met de politie? Want ik denk dat we effectief naar een lik-op-

stukbeleid moeten gaan. Het heeft nu al veel te lang geduurd. We kunnen sensibiliseren, dat is goed, dat mag allemaal. Maar dat maakt geen indruk. We moeten duidelijk naar een lik-op-stukbeleid en we hebben daar alle middelen voor nodig.

Minister, mijn vraag is ook: hoe staat u tegenover dashcams? Want tegenwoordig plaatsen heel wat chauffeurs zelf dashcams in hun bussen. In een nota van De Lijn werd duidelijk gesteld dat dat niet is toegelaten. Maar als mensen zich niet veilig voelen en ze voelen zich in de steek gelaten, dan heb je vaak geen andere manier dan tegen die regels te zondigen. Minister, hoe staat u tegenover het gebruik van dashcams door de chauffeurs van De Lijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank jullie voor de bijkomende suggesties en opmerkingen. Die neem ik zeker ter harte. Iedereen beaamt eens te meer dat het absoluut intolerabel is en dat elke reiziger op een veilige en aangename manier moet kunnen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Elke vorm van agressie en overlast is intolerabel.

Mevrouw Robeyns, het klopt dat het initieel, in het eerste plan van aanpak, niet zo nominaal actief was benoemd, maar nu is dat wel zo. Dat komt dus al tegemoet aan de verzuchtingen.

Ik heb daarnet al gezegd en een aantal collega's hebben dat mee benadrukt: we moeten die meldingsbereidheid zeker verbeteren. Die persberichten staan immers niet in verhouding tot het aantal cijfers waarover we zelf beschikken van zowel politie als ons eigen meldpunt bij De Lijn. Ik heb het over het cijfer van 67 over die drie kwartalen, terwijl we horen dat er klaarblijkelijk veel meer mensen klagen over seksueel ongewenst gedrag. Kortom, we moeten die meldingsbereidheid een pak omhoog krijgen. We zullen die hoffelijkheidscampagne dan ook opstarten en we zullen De Lijn vragen om het aanspreekgedrag daar zeker in op te nemen. Want zoals een aantal collega's zeggen, kijken vele mensen weg, reageren ze niet, terwijl men net daar de solidariteit zou moeten hebben dat eenieder op de bres springt, zegt dat dit ontoelaatbaar is, dat we dit niet tolereren in onze maatschappij, en daartegen ingaat. We zullen het aanspreekgedrag daar dus mee in opnemen.

Ook het voorstel om die app ruimer te bekijken, wil ik zeker meenemen. Ik zei het daarnet al: ik wil dat zeker op ons volgend ministerieel overleg mee op tafel brengen. Ik zei al dat we een gezamenlijke campagne voeren met alle openbaarvervoerdiensten. Maar ook met de CEO's van de vier vervoersmaatschappijen doen we al een gezamenlijke campagne rond agressie: agressie naar het personeel van de vervoersmaatschappijen, maar uiteraard ook naar de reizigers. We ondernemen dus al een aantal gezamenlijke acties.

Maar die app van De Lijn of noodapp, waarop men subtiel kan melden dat men in de problemen zit, zouden we ook overkoepelend kunnen ontwikkelen. Ik zal het alleszins agenderen op de volgende interministeriële conferentie (IMC) en bekijken wat we daarmee kunnen doen.

U hebt het over dashcams. Op dit ogenblik hebben we op het merendeel van onze toestellen, op bijna 80 procent van de trams en bussen, beelden via onze camera's. Die worden volop gebruikt. Ik hoor een aantal collega's zeggen dat er te weinig mee wordt gedaan. Zij vragen wat De Lijn specifiek doet voor mensen die zich schuldig maken aan vormen van agressie of ongewenst gedrag. Maar De Lijn kan zelf natuurlijk niet als rechter optreden. Zij kan geen mensen uitsluiten van het openbaar vervoer. Het is aan rechters om al dan niet te ageren. Maar daarom is het eens te meer heel belangrijk dat die meldingsbereidheid groter wordt, net als die aanspreekbaarheid.

Kortom, het moet een plan zijn waarop we blijven inzetten, waaraan we blijven werken, in de hoop dat in de toekomst iedereen weer veilig het openbaar vervoer kan gebruiken. We zullen alleszins alles voortdurend blijven monitoren en opvolgen en waar nodig bijsturen.

Dank u wel voor de suggesties. Ik neem ze zeker mee.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, nogmaals dank voor uw antwoord. Ik ben blij dat u dat ter harte neemt. Campagnes allerhande zijn goed, maar we moeten er ook voor zorgen dat we mensen helpen die in nood verkeren, of die een bus of trein niet nemen omdat ze schrik hebben voor dergelijke situaties.

Ik ben heel blij dat u dat meldingssysteem gaat aanklaarten op de interministeriële conferentie. We kijken ernaar uit om daar feedback over te krijgen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik sluit me daarbij aan. Het is inderdaad positief, minister, dat u de suggesties meeneemt en de problematiek ter harte neemt.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw bijkomende antwoorden en uw bereidheid om het probleem aan te pakken. De problematiek is ernstig en het is goed dat we daarover een open discussie kunnen hebben en voorstellen op de tafel leggen zodat er gezamenlijk een plan kan worden uitgewerkt waarbij de meldingsbereidheid kan worden vergroot, het probleem in zijn algemeenheid en het omstaanderseffect kunnen worden aangepakt en er wordt gekeken naar campagnes over de verschillende vervoersaanbieders heen. Ik geloof ook heel sterk in die app met een discrete melding, minister. Ik hoop dat we daarover op korte termijn positief nieuws kunnen krijgen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs
– 1503 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs
– 1539 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het busvervoer voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs
– 1608 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs is een probleem dat ons al herhaaldelijk heeft beziggehouden. Ik zal hier geen volledige schets geven.

Vorig semester hebben we opnieuw een klachtenregen gehad. De minister heeft gezegd dat ze daar effectief iets aan wil doen. Op 17 november 2021 heeft ze samen met andere ministers in de plenaire vergadering een werkgroep over dat leerlingenvervoer aangekondigd. Op 8 december 2021 heeft de plenaire vergadering een resolutie goedgekeurd met de vraag om op korte termijn extra inspanningen te doen en om zeker tegen het voorjaar van 2022 een fundamentele hervorming uit te werken. De Vlaamse Regering heeft vervolgens ook 11 miljoen euro extra vrijgemaakt voor extra vervoersmiddelen, zoals bussen, minibusjes en taxidiensten, en om in extra busbegeleiders te kunnen voorzien.

Tijdens de commissievergadering van 13 januari bleek dat de kerstperiode wat te kort was om ervoor te zorgen dat geen enkel kind langer dan 90 minuten op een bus zou zitten. Dat is niet onbegrijpelijk, omdat er heel wat bij komt kijken. De minister heeft dat ook geschetst. Daarom heeft ze eind januari vooropgesteld als haalbare datum.

Kleinere busjes en taxi's zijn volgens de minister een deel van die tijdelijke oplossing. Ook omdat er geen busbegeleiding nodig is zodra men minder dan zes personen gelijktijdig vervoert. Verschillende actoren zijn echter bezorgd over het vervoeren van kinderen zonder begeleider. Voor een grote groep kinderen is het gezien de noden van het kind geen goed idee om het traject zonder begeleiding af te leggen.

Helaas hebben we heel recent nog gezien dat dat niet altijd een garantie is dat alles vlot verloopt, zelfs wanneer er een begeleider aanwezig is. Ik heb gezien dat u een onderzoek hebt gevraagd naar de situatie van die leerling die met ducttape is vastgeplakt in de bus. Het is goed dat u dat onderzoekt. De vraag gaat daar niet over, maar ik wil toch vermelden dat ik daar blij mee ben.

Op 25 januari heeft onder meer De Morgen gemeld dat er intussen 276 van de in totaal 318 scholen een voorstel kregen van De Lijn voor het vervoer van hun leerlingen. Met 172 scholen zouden al concrete afspraken zijn gemaakt over de start van hun nieuwe planning. Na het sluiten van een akkoord met de school kan De Lijn de nodige bestekken in de markt zetten, waarna de nieuwe planning telkens een week later van start zou kunnen gaan.

Minister, het is intussen half februari en ik hoop dat u vandaag heel duidelijke antwoorden kunt geven en dat de doelstelling is bereikt om op korte termijn die problemen tot menselijke proporties terug te brengen.

Minister, voor hoeveel scholen is de problematiek inmiddels tijdelijk opgelost?

Tegen wanneer verwacht u dat er voor alle scholen een tijdelijke oplossing zal zijn?

Hoeveel van de voorziene 12,8 miljoen euro aan extra middelen zijn er reeds toegewezen? Verwacht u dat die extra middelen zullen volstaan?

Kunt u een overzicht geven van de huidige gemiddelde en maximale ritduur op dit moment, voor de eerste maand van 2022?

Hoe wordt bepaald welke kinderen zonder begeleiding naar school worden gebracht? Kunt u garanderen dat er daarbij rekening wordt gehouden met de noden van de kinderen?

Wordt er momenteel al ingezet op mobiliteitscoaching om kinderen te begeleiden om met het openbaar vervoer of met de fiets naar school te gaan?

Wat zijn de conclusies van de werkgroep rond leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs?

Hoe ver staat u met het alomvattend plan om het probleem vanaf volgend schooljaar structureel aan te pakken?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, het is inderdaad een opvolging van eerdere vragen, naar aanleiding van de extra middelen die eind vorig jaar zijn vrijgemaakt. Die zouden ertoe moeten leiden dat geen enkel kind langer dan 90 minuten per rit op de bus zou moeten zitten. U hebt toen gezegd dat 9 miljoen euro van het extra budget naar bijkomende vervoersmiddelen, naar bussen, minibusjes, taxidiensten zou gaan. Op 10 januari waren er al een aantal offertes van dienstverleners ingediend. Tegen eind januari zou u meer concreet nieuws hebben, vandaar dat wij ook deze vraag geagendeerd hebben. Ik heb een aantal concrete vragen. Collega Bex heeft ook al naar een aantal cijfers gevraagd.

Hoeveel scholen kregen van De Lijn reeds een nieuw voorstel voor het vervoer van hun leerlingen? Hoeveel leerlingen werden daarmee bereikt? Zorgt die nieuwe planning ervoor dat geen enkel kind nog langer dan 90 minuten per rit op de bus moet zitten? Wanneer zullen die scholen starten met de nieuwe planning? Hoeveel extra bussen, minibusjes of taxi's worden hiervoor ingezet? In hoeveel gevallen werd er voor een kind een individuele oplossing gezocht en gevonden?

Hoeveel scholen hebben van De Lijn nog geen nieuw voorstel voor het vervoer van hun leerlingen ontvangen? Over hoeveel leerlingen gaat dat dan?

Wanneer denkt u dat deze oefening definitief afgerond zal zijn?

Welke conclusies kunt u als minister uit die nieuwe planning meenemen voor de toekomstige organisatie van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, begin dit schooljaar kwamen opnieuw schrijnende verhalen naar boven, waarbij leerlingen uit het buitengewoon onderwijs tot 5 uur lang op de bus moesten zitten, om in sommige gevallen niet eens op tijd op school aan te komen. Nadat de problematiek van het leerlingenvervoer enkele maanden terug ruimschoots in de media en het parlement werd aangekaart, werd 1,8 miljoen euro vrijgemaakt en eind 2021 besloot de Vlaamse Regering om nog eens 11 miljoen euro extra te investeren in het buitengewoon onderwijs.

Met die middelen moesten extra bussen, minibusjes, taxidiensten en busbegeleiders ingezet kunnen worden om zo de ritten in te korten. Er zijn echter nog altijd een aantal problemen te noteren. Zo zijn er nog altijd niet genoeg begeleiders gevonden om de leerlingen, die in bepaalde gevallen meervoudig beperkt zijn, te ondersteunen. Tegen de paasvakantie moet er voor alle 318 scholen van het buitengewoon onderwijs een nieuw vervoersplan in werking treden. Dat wordt dan gebruikt tot eind juni, wanneer het pilootproject afloopt.

Toch maken veel schooldirecties zich zorgen over de structurele oplossingen op langere termijn, minister. In de commissie bleek onlangs dat u zelf effectief goede voornemens hebt, maar op onze vraag of alle middelen naar de toekomst toe structureel worden vastgelegd kwam nog altijd geen duidelijk antwoord.

Minister, kunt u effectief garanderen dat de middelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat het probleem van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs tot het verleden behoort, volgend schooljaar verankerd zullen zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de vragen, ik wil zeker individueel ingaan op elke vraag. Maar zoals jullie zelf ook al heel duidelijk weten, is dit een heel complexe materie. Ik had veel liever gehad dat ik vandaag kon zeggen dat alle problemen van de baan zijn, zowel voor dit schooljaar als voor de toekomst. Ik denk dat iedereen dat graag zou horen in deze commissie. Maar helaas, zover zijn we nog niet. We zijn wel volop aan het werk om uit deze impasse te geraken.

Jullie weten dat dit al lang meegaat, we verwijzen naar de conceptnota van 2015. Iedereen kent dat verhaal. Maar met de beslissing van de Vlaamse Regering van 21 december 2021 hebben we alleszins gezegd dat we een kentering willen in dit verhaal. Het gaat hier om de meest kwetsbaren in onze maatschappij, jonge kinderen met al dan niet een welbepaalde problematiek die maatwerk vereist. Daar moeten we omzichtig mee omgaan. Zij moeten alle rechten krijgen die sowieso voorzien zijn.

Op 21 december is er gezegd om voor dit schooljaar een bedrag van 11 miljoen euro extra uit te trekken boven op het reguliere bedrag dat de voorbije jaren continu rond die 70 miljoen euro schommelde. Dat is 11 miljoen euro, waarvan 8 miljoen euro voor extra vervoersmodi, waarbij ook maatwerk opnieuw centraal staat. 3 miljoen euro komt uit het departement Onderwijs, voor busbegeleiding. We hoopten tegen eind januari meer duidelijkheid te kunnen hebben, zodat we een oplossing zouden hebben voor al die kinderen die te lang op de bus zitten.

Ik wil ten eerste oprecht mijn dank uitspreken aan iedereen die tot nu toe onafgebroken alles op alles heeft gezegd, om ervoor te zorgen dat zoveel kinderen niet langer dan 90 minuten op een bus moeten zitten.

Ik kan u meegeven dat op het moment dat er groen licht was gegeven door de Vlaamse Regering, er heel wat mensen binnen De Lijn maar ook op mijn eigen kabinet en bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) aan de slag zijn gegaan, en onmiddellijk alle scholen hebben gebeld, met de vraag om de handen in elkaar te slaan, en om snel te zorgen voor nieuwe vervoersplannen. Zo kon daar zo snel mogelijk paal en perk aan gesteld worden.

Het gaat in totaal om 323 scholen. Ik weet dat er initieel het cijfer van 318 was, maar sommige scholen zitten natuurlijk in een scholenverband, met als gevolg dat als er iets gewijzigd wordt aan bepaalde route, dat ook een impact heeft op andere scholen. Dus op 323 scholen zat minstens één leerling langer dan 90 minuten op de bus voor een enkele rit.

Al deze scholen zijn opgebeld. Dat was wel in de week voor de kerstvakantie, dus heel wat scholen, vooral de lagere scholen, waren al in kerstvakantiemodus. We konden ze dus nog niet allemaal bereiken, maar men heeft er toch een heel aantal kunnen contacteren.

Scholen bereiken is één zaak. Natuurlijk is het dan niet een kwestie van iets een-twee-drie in te geven, en dat te wachten tot het perfecte model verschijnt. Het is een heel ingewikkelde oefening, met enerzijds alle noden van de kinderen en anderzijds de betrokkenheid van alle mogelijke partners, het vinden van buschauffeurs, het inzetten van taxichauffeurs, en het rekruteren van voldoende personeel, ook bij de scholen zelf. En je moet ook de ouders meekrijgen. Dat maakt het dus een heel complexe, ingewikkelde oefening.

Maar ik ben alleszins blij u te kunnen meegeven waar we vandaag staan. Het zijn de meest accurate cijfers die ik u vandaag kan geven. De 323 scholen hebben allemaal een voorstel voor aangepaste routeplannen gegeven. 241 scholen hebben zich ook al expliciet akkoord verklaard met deze nieuwe routes. Voor 118 scholen is men gestart met die nieuwe vervoersplannen. 60 scholen starten midden februari, 63 scholen hebben aangegeven om te starten na de krokusvakantie.

Waarom niet allemaal eind januari? We moeten daarbij ook respect hebben voor de scholen als dusdanig. Zij hebben, ook door covid en door personeelsuitval, heel wat aan hun hoofd. We respecteren dus ook de wensen van de school zelf.

Daarom zijn er een aantal die na de krokusvakantie willen opstarten. Er zijn ook een aantal scholen die expliciet de wens hebben geuit om dit schooljaar niet meer te veranderen. We kunnen dat betreuren, maar ik kan deze mensen ook niet de arm omdraaien. Sommigen zeggen dat ze liever volgend schooljaar een ordentelijke regeling willen. Ook met die scholen gaan de mensen van De Lijn toch nog in contact. Wat we enorm appreciëren, is dat we van heel veel scholen en zelfs van ouders berichten krijgen dat ze zeer tevreden zijn waar de verandering al is doorgevoerd. Dat kan misschien een signaal zijn voor die scholen die de sprong nu nog niet wagen, om toch over de brug te komen. Dat zijn de meest recente cijfers.

Als het gaat over hoeveel vervoersmiddelen er zijn opgezet: ook daar hebben we de meest accurate cijfers. Vandaag zijn er in totaal 221 grote bussen extra ingezet en worden er 195 taxi's of minibusjes ingezet, naargelang de noden van de scholen. Dat zal de komende weken nog continu evolueren en er zullen telkens nog wat wijzigingen in komen.

Ik heb daarstraks al gezegd dat het ene kind het andere niet is. Het ene kind is misschien vrij zelfstandig en mondig genoeg om een en ander zelf op te volgen en zou perfect in een minibusje of met een grote bus volledig autonoom kunnen worden vervoerd. Een ander kind kan dat misschien helemaal niet, heeft motorische beperkingen of heeft misschien zichtbeperkingen, epileptische aanvallen of iets dergelijks. Daar moet allemaal rekening mee worden gehouden. Daarom is de match met de scholen en het onderwijzend personeel van heel groot belang. De scholen maar ook de ouders hebben finaal het laatste woord.

Waar we wel mee te maken hebben gehad, is het probleem van de busbegeleiding. Het is een complex verhaal. Het departement Onderwijs bepaalt de regelgeving, de individuele rechten van wie aanspraak kan maken op gratis collectief vervoer en ook het hele verhaal van de busbegeleiding. De regeling van het departement Onderwijs inzake busbegeleiding bepaalt dat voor vervoersmodi met minder dan zeven zitplaatsen, er geen busbegeleiding is voorzien. Daar houdt het departement Onderwijs halsstarrig aan vast. Oké, dat is vandaag de regelgeving. We kunnen dat betreuren, maar het zij zo. Het departement houdt daaraan vast. Desalniettemin zijn er een aantal scholen die zeggen dat ze akkoord zijn met minibusjes en met taxidiensten maar vanwege de noden van het kind moet daar toch begeleiding worden voorzien. Op het moment dat een school iemand vindt voor begeleiding, hebben wij gezegd dat wij geneigd zijn om binnen ons departement dat aandeel ten laste te nemen. Het is absurd om te zeggen dat we toch een heel grote bus gaan inzetten om bijvoorbeeld vijf kinderen te vervoeren, alleen wegens de problematiek van de busbegeleiding. Omdat het een leerschool en een soort pilootproject is, hebben wij gezegd dat zij die begeleiders mogen contacteren en laten meegaan met die kleinere vervoerstypes daar waar het nodig is in het belang van de kinderen. Zij moeten ons dan de factuur van de busbegeleiding bezorgen. Dan zorgen we dat dat kan worden meegenomen. Dat is misschien niet helemaal conform het decretale kader, maar ik denk dat we vooruit moeten gaan. We hebben gewoon een praktische oplossing vooropgesteld.

Ik wil jullie zeker ook meegeven dat ik het zelf heel erg betreur dat ondanks enorme inspanningen van heel veel mensen in het veld, we desalniettemin de laatste dagen nog een aantal schrijnende verhalen hebben moeten horen.

Jullie weten dat of jullie hebben ook gelezen over een kind van wie de mond werd toegeplakt. Het is onvoorstelbaar dat we in deze tijd dergelijke verhalen moeten horen. Op mijn kabinet zijn er daar twee mensen quasi voltijds mee bezig. Ze nemen

continu contact op met de ouders en met de scholen wanneer dergelijke verhalen naar boven komen. De situatie wordt volledig bijgestuurd. Uiteraard spreekt De Lijn ook de chauffeurs aan. De ene keer was het een chauffeur en de andere keer een busbegeleider die zijn boekje te buiten ging, maar ik denk dat iedereen in deze commissie het erover eens dat dat ontoelaatbaar is en dat we dat niet tolereren. Het gaat om de meest kwetsbaren in onze maatschappij. Ik verafschuw het dat ik dergelijke verhalen moet lezen ondanks het feit dat iedereen met de beste bedoelingen aan het werk is om ervoor te zorgen dat die reistijden kunnen worden ingekort.

Er zijn uiteraard meer structurele oplossingen nodig. Heel wat collega's vragen daar terecht naar. Ik had inderdaad de ambitie om tegen eind januari al een eerste voorstel naar voren te kunnen brengen. Ik geef grif toe dat ik daar niet in geslaagd ben. We zijn daar met de werkgroepen, met het stakeholdersoverleg en met de kabinetsmedewerkers van de andere kabinetten heel intensief mee aan de slag gegaan. Als het een eenvoudig dossier was, was er waarschijnlijk ook een oplossing. De problematiek bestaat al decennialang. We werken er alleszins aan voort en ik wil ook zo snel mogelijk naar de regering gaan om te kijken hoe we kunnen komen tot een meer structurele oplossing en met een conceptnota naar buiten kunnen komen. Het gaat dan natuurlijk over meer dan alleen maar het openbaar vervoer of het inzetten van vervoersmodi. Er is een holistische aanpak nodig vanuit verschillende disciplines. We hebben het daar in het verleden ook al over gehad: kinderopvang, een goede spreiding van de scholen en een voldoende ruim aanbod. Dat moet er allemaal bij horen. Desalniettemin werken we verder zowel aan die structurele oplossingen als aan de oplossingen voor de dagdagelijkse problemen waarmee we worden geconfronteerd.

Een aantal collega's heeft ook gevraagd naar de mobiliteitscoaches. Dat was vooral een principe van de proefprojecten die vooral vanuit het Departement Onderwijs en Vorming werden gelanceerd en ook worden opgevolgd. Die elementen nemen we zeker ook mee in de conceptnota. We moeten volop inzetten op een totaalaanpak en ervoor zorgen dat we toekomstgericht een structurele oplossing hebben.

Ik weet dat bij heel velen, niet alleen in deze commissie, maar ook bij de scholen en de ouders, de vraag leeft of ik al een oplossing heb voor het volgende schooljaar. Ook daarvoor zijn we volop aan het werk en heb ik nog geen pasklare oplossing. Eerst moeten we ervoor zorgen dat de oplossing voor dit schooljaar er zo snel mogelijk is, maar tegelijkertijd werken we op het tweede spoor voor het volgende schooljaar. Ik zal die extra middelen nodig hebben. Dat steek ik niet onder stoelen of banken. We gaan ervan uit dat we moeten rekenen op vierhonderd extra vervoersmodi, de combinatie van grote met kleine bussen en taxi's. Daar moeten we echt op inzetten. Jaar na jaar proberen toe te komen met amper 70 miljoen euro voor een alsmaar toenemende groep kinderen is niet in verhouding. In het kader van de begrotingsbesprekingen moeten we voldoende middelen vrijmaken om een gedegen oplossing voor de toekomst te hebben.

Dit zal zeker niet de laatste keer zijn. Jullie mogen me daar wekelijks over bevragen. Ik wil ook wekelijks de cijfers meegeven. Ik heb daar geen probleem mee. We trekken allemaal een lijn gezien de resolutie die het parlement heeft goedgekeurd. Ik blijf er hard met het hele team aan werken. We hopen zo snel mogelijk dat we voor eenieder een goede oplossing hebben en dat die schrijnende situaties in de pers voor eens en voor altijd tot de verleden tijd zal behoren.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, het zou gemakkelijk zijn om vanuit de oppositie te blijven wijzen op wat er niet gebeurt, maar ik vind eerlijk gezegd dat u bewijst dat u, weliswaar wat laat, gezien hebt dat er zich daar een enorm probleem voordoet en dat u dat ook ter harte neemt.

Het is een goede zaak dat al zoveel scholen een nieuwe regeling kennen. Ik denk dat we vanuit onze omgeving allemaal in contact gekomen zijn met mensen die al hebben laten weten wat een enorme impact het op zowel het leven van de ouders als het leven van de kinderen heeft dat ze niet meer zo lang op de bus naar school moeten zitten. Ik vind eerlijk gezegd, als je ziet wat een impact zo iets heeft op het concrete leven van mensen, dat dat enorm belangrijk is. Ik hoop dat dat u verder sterkt in uw pogingen om op korte termijn voor iedereen een oplossing aan te bieden. Ik denk ook dat u dat moet blijven doen, om met de mensen en de scholen die nu nog niet meedoen, toch in contact te treden.

Met betrekking tot de begeleiding die u dan zelf vanuit uw eigen middelen moet voorzien voor de bussen, hebt u een situatie geschetst die tamelijk kafkaïaans klinkt. Als ik het goed begrijp, zou u ervoor kunnen opteren om grote bussen te laten rijden met zes kinderen in. En dan zou het departement Onderwijs moeten instaan voor de begeleiding. Maar als u kiest voor een bus op maat, dan moet u zelf voor een oplossing zorgen, omdat het departement Onderwijs daar niet thuis geeft. Ik vind eerlijk gezegd dat dat er voorlopig niet op wijst dat alle ministers hun verantwoordelijkheid willen opnemen, zoals dat nochtans gezegd is in het parlement. Ik hoop dat de toekomst zal uitwijzen dat zij dat toch doen.

Ik hoop ook dat we inderdaad snel de plannen zullen kunnen zien om deze problematiek ten gronde te hervormen. Want ik denk dat we het er ook over eens zijn dat we nu aan noodoplossingen aan het werken zijn, maar dat deze thematiek grondig moet worden aangepakt.

Ik heb ook nog één concrete vraag. Het is een bijzaak in het licht van wat de kinderen en de ouders overkomt, maar het is toch ook belangrijk. Veel chauffeurs gaan nu door dat gewijzigde uurrooster zien dat hun aantal uren wordt ingekort. Dat zou ervoor kunnen zorgen dat mensen afhaken en die job niet meer willen doen, omdat ze nog te weinig kunnen verdienen. Hebt u daar indicaties over? Hoe wilt u garanderen dat we daar niet met problemen geconfronteerd worden?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik wil u ook feliciteren met uw engagement en het feit dat u de zaken toch vooruit laat gaan. Ik snap dat het nog geen structurele oplossing is, maar als ik de cijfers goed heb gevolgd, gaat ongeveer 75 procent of 3 op 4 scholen aan de slag met het voorstel, of is er al mee aan de slag. Die voorstellen betekenen ook concreet dat de kinderen in die scholen zeker niet langer dan 90 minuten per rit op de bus zitten. Ik veronderstel dat dat niet wil zeggen dat die 25 procent andere scholen – 82 waren het er, denk ik – allemaal gezegd hebben dat ze dit schooljaar niet willen omschakelen. Die nemen misschien nog een afwachtende houding aan. Hopelijk kunnen de 'good practices' en de goede verhalen van de ouders en de kinderen die scholen overtuigen.

Net als collega Bex vind ik het een beetje wereldvreemd van het departement Onderwijs, als ik voortga op uw verhaal, dat zij halsstarrig vasthouden aan die richtlijn, die in deze toch wel wereldvreemd is en niet meegaat met de realiteit. Ik vind het positief dat u de zaken pragmatisch benadert en alleszins voor een oplossing zorgt. Maar op lange termijn zal dat natuurlijk geen structurele oplossing zijn.

Minister, u hebt zelf gezegd dat er nog steeds schrijnende verhalen zijn. Er is jammer genoeg het verhaal van de jongen die met ducttape was vastgeplakt door de buschauffeur. Er zat blijkbaar zelfs een begeleider mee op de bus, die dan niet heeft ingegrepen of dat niet heeft gemeld. Het is belangrijk dat we ook in opleiding van die begeleiders voorzien. Blijkbaar is dat niet verplicht. Sommige scholen doen dat. Als overheid moeten we toch kunnen garanderen dat die begeleiders en die buschauffeurs de kennis hebben om om te gaan met die kinderen. We moeten daarop inzetten. Ik weet dat het statuut van die busbegeleiders bij uw collega zit,

maar misschien kunt u zich daar ook toe engageren om daar werk van te maken. En ik ga u tot slot zeker houden aan uw engagement om ook in de toekomst de nodige middelen vrij te maken.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ook namens onze fractie: als het goed is, moeten we het ook zeggen. U bent in dezen inderdaad goed bezig. Toen ik deze zaak enkele maanden geleden mee in de plenaire vergadering bracht, hield ik een beetje mijn hart vast. Ik dacht toen eerlijk gezegd dat we opnieuw zouden verzanden in dat verhaal dat we al zoveel jaren kenden. Maar ere wie ere toekomt. Ik moet zeggen dat u daar intussen samen met uw team hard aan gewerkt hebt. En we willen zowel u als uw team daarvoor feliciteren.

Natuurlijk zijn er nog heel wat problemen. Er zijn nog heel wat zaken die moeten worden opgelost. We hebben gehoord dat u daar verder aan werkt. U hebt daar onze steun voor. Wat nog een probleem kan worden in de toekomst, naast eventueel de structurele verankering van de middelen, is de begeleiding. Die begeleiding is niet zo simpel. We mogen dat niet onderschatten. Het is dus raadzaam om die begeleiders een goede opleiding te geven en erop toe te zien dat we het aantal begeleiders op peil kunnen houden. We hebben vanmorgen gezien dat er een probleem is bij de gemachtigde opzichters. Ik hoorde dat dat ook bij begeleiders niet altijd even simpel is. Ik denk dat dat nog een grote uitdaging wordt, waar serieus werk van zal moeten worden gemaakt.

Maar net als de collega's ben ik ervan overtuigd dat we hierop terugkomen. Over enkele maanden hopen we al veel verder te staan.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, u hebt een steen in de rivier verlegd. Een aantal maanden geleden zeiden heel wat mensen, ook binnen de meerderheid: houd uw handen ervan af, want dit is schier onmogelijk op te lossen. Ik denk dat we daar samen zijn uitgekomen. Met die 1,8 miljoen euro en die 11 miljoen euro vanuit de Vlaamse Regering hebt u de mogelijkheden en de middelen gekregen, maar u bent daar ook mee aan de slag gegaan. Want het is inderdaad geen homogene groep. Het is maatwerk. Het gaat om kinderen van verschillende pedagogische typologieën. Je moet scholen een aanbod voor elk van die groepen van kinderen in het bijzonder onderwijs kunnen bieden.

Wat u hebt geschetst over die anomalieën met grote bussen en kleine bussen, in het ene geval op rekening van Mobiliteit en in het andere op rekening van Onderwijs, daar mag de buitenwereld nooit iets van merken. Want uiteraard kennen zij maar één beeld, en dat is dat van dé overheid. Alles wat backoffice is, moeten wij, om de frontoffice te dienen, zo soepel mogelijk met elkaar zien te regelen en af te spreken.

De getallen spreken voor zich: flink meer dan tweehonderd bussen en bijna tweehonderd taxi's die ingezet worden. De media hebben daar ook over bericht. We zeggen al eens dat de media vooral in het foute en het negatieve geïnteresseerd zijn. Ze hadden daar ook een punt, maar ze brengen nu inderdaad ook de oplossing die geboden is.

De verdere uitdaging is nu om in het licht van het nieuwe schooljaar datgene wat nog niet gerealiseerd is, op punt te proberen zetten en leerlingvriendelijk te proberen regelen, zowel wat betreft bussen en reistijden als begeleiding. Dit is nu eenmaal een groep van mensen die op de overheid moeten kunnen rekenen. In dezen denk ik dat we die mensen ook soelaas hebben geboden. En we hebben vooral getoond dat de overheid er ook is op het ogenblik dat mensen met gerechtvaardigde eisen naar de overheid kijken.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Er is hier al heel veel gezegd. Er zijn al heel veel vragen gesteld en er zijn al heel veel antwoorden gegeven. Ik ga dus zeker niet alles herhalen, minister, maar ik wil u wel proficiat wensen met de snelle actie die u ondernomen hebt en het budget dat u losgekregen hebt binnen de Vlaamse Regering. Het is een problematiek die al heel lang aansleept. We hebben dat hier ook al verschillende keren gemeld in de commissie. U hebt echt wel kordaat gehandeld op een korte termijn. Dat geldt ook voor uw diensten. Ik denk dat het 'a hell of a job' was om op zo'n korte termijn iedereen op te bellen en alles te regelen, dus zeker ook een dikke pluim voor uw diensten. Dat nog niet alles opgelost is, is ook wel duidelijk. Maar u werkt eraan, dus we zijn hoopvol dat er op korte termijn voor iedereen een oplossing zal kunnen komen.

Minister, ik kreeg een vraag van taxichauffeurs die zich willen aanbieden voor leerlingenvervoer in het buso. Dat zijn geëngageerde mensen die dat eventueel vrijwillig willen doen. Is er een punt waar zij zich kunnen melden om extra te worden ingezet voor het leerlingenvervoer?

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): Minister, vanuit de N-VA wil ik iedereen bedanken die eraan meewerkt om dit op te lossen, in het belang van de leerlingen, in het belang van de scholen in het buitengewoon onderwijs – als de leerlingen te laat komen, heeft dat allerlei effecten, zeker in een school waar veel structuur nodig is – in het belang van de ouders. Ik wil iedereen danken die hiernaar kijkt, oplossingen zoekt, middelen voorziet, ook – zoals mevrouw Fournier zegt – de taxichauffeurs die zich komen aanbieden. Dat vind ik fantastisch.

Onderwijs houdt vast aan de busbegeleiders. Is het nodig dat een busbegeleider meerijdt in een taxi met een of twee kinderen met een beperking? Op een bus is dat wel nodig, daar zitten meerdere leerlingen met verschillende problematieken, om soms tussen te komen. Dat is helemaal anders met een of twee leerlingen in een taxi. We moeten het onszelf toch niet duurder maken? Een chauffeur, een leerling en dan nog eens een begeleider in diezelfde taxi – die we misschien niet eens gaan vinden, want dat zijn gebroken diensten, dat is 's morgens vroeg en 's avonds laat werken en daartussenin niets – dat moeten we toch nog eens bekijken. Hoe gaan we die mensen inzetten? Is het effectief nodig om altijd en overal een busbegeleider te hebben?

Dat hangt samen met dat maatwerk, voor de ene leerling één typologie, wel of niet. Daarop moeten we verdergaan, want de busplanning die vandaag werkt, is niet noodzakelijk volgend jaar opnieuw bruikbaar. Er komen dan nieuwe leerlingen met andere scholen. Dat is telkens opnieuw draaien en keren aan alle knoppen. Daar heb ik een bedenking bij, minister. Blijkbaar worden aan sommige scholen nieuwe voorstellen gedaan, andere wordt gevraagd om zelf een voorstel te doen, bij nog andere scholen is er geen voorstel en wordt er ook niet gevraagd naar een voorstel. De N-VA vraagt om naar alle scholen op dezelfde manier te werken zodat ze allemaal aangepaste voorstellen krijgen en niet zelf moeten gaan puzzelen, want dat gaat hun petje te boven.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u, collega's, zeker voor de positieve en bemoeidigende commentaren. Het was inderdaad zeer intens de voorbije weken, zonder de kennis dat we effectief vooruitgang zouden boeken. Ik wil zeker mijn appreciatie uitdrukken voor de positieve signalen die ik hier meekrijg.

Het heeft een enorme impact op het leven van de ouders en de kinderen. Dat is immens. We horen nu ook veel spontane positieve signalen van ouders en scholen. Dat zet ons aan om voort te blijven werken en aan te dringen om de noodoplossing te verankeren in een meer structurele oplossing.

Voor de kleinere vervoersdiensten, de taxi's en kleine busjes met minder dan zeven zitplaatsen voorzien we geen busbegeleiding, dat staat nu eenmaal in de regelgeving van het departement Onderwijs. Wij zetten vandaag ruim 195 taxi's en minibusjes in. We hebben niet in alle 195 busbegeleiding nodig. Opnieuw, door het maatwerk dat nodig is voor één welbepaald kind is dat soms wel vereist. Een aantal scholen zeiden dat ze graag een minibusje hadden om vier, vijf kinderen vanuit verdere uithoeken naar de school te brengen, maar alstublieft met busbegeleiding, want dit kan niet alleen met de chauffeur. Andere kinderen die zelfstandiger of 'sterker' zijn, die minder zorgaandacht nodig hebben, kunnen misschien wel auto-noom met die minibusjes meerijden. Daar zit het verschil.

Omdat het niet kon voor het departement Onderwijs hebben we gekozen voor een pragmatische oplossing: stuur voor die begeleider een factuur naar ons, naar het departement, naar De Lijn. We gaan dat oplossen, in de wetenschap dat we daar straks opnieuw rekening moeten mee houden. Het is gewoon maatwerk. We hebben negen types bijzonder onderwijs, het is maatwerk voor elk kind. Een kind van 5 uit het buso is anders dan een 15-jarige. De problematiek is zo verschillend, dat we maatwerk moeten leveren.

Dat maatwerk geldt ook voor de chauffeurs en zeker voor de busbegeleiders. Daar zaten we in het begin heel erg mee. U weet dat de busbegeleiders in principe een tienmaandencontract hebben met de scholen. Ze ontvangen een vergoeding op basis van hun uurprestaties. In principe hebben de busbegeleiders en de chauffeurs er belang bij om zo lang mogelijk als het ware op een bus aanwezig te zijn. Dat is natuurlijk volledig in conflict met het belang van het kind. Dus ook daar moet een oplossing voor gezocht worden.

Wat detecteren we vooral uit het stakeholdersoverleg? Zeker opnieuw dat het bijzonder onderwijs zoveel nood heeft aan busbegeleiding. Die zou bijkomende taken kunnen doen, bijvoorbeeld een wandeling met een klas door het dorp, om maar iets te zeggen. Ook daarbij zou men extra begeleiding kunnen gebruiken. Het is die holistische benadering die we moeten hanteren wegens alle problematieken en zeker het conflicterende. Ik heb ook al minder positieve berichten gekregen van busbegeleiders. Zij verdienen nu minder door mijn regeling. Dat is natuurlijk niet fijn maar hier primeert het belang van de kinderen. Daar werken we nu in eerste instantie aan, maar we moeten ook toekomstgericht inwerken op de inzet van de contracten van de busbegeleiders.

Zeker mijn dank aan de taxichauffeurs die zich spontaan willen aanbieden. Ik neem dat mee. Zij kunnen sowieso contact opnemen met de dienst leerlingenvervoer binnen De Lijn. Ze mogen ook de kabinetten contacteren. Die lijnen zijn allemaal heel kort. Iedereen die wil meewerken aan een oplossing is welkom. We hebben ook al beelden gezien van – soms iets oudere – chauffeurs die vrijwillig willen werken wegens de problematiek van de kinderen. Al die suggesties nemen we zeker mee, ze mogen ons zeker contacteren. We zullen nog heel wat meer mensen nodig hebben.

Mevrouw Robeyns, uw calculatie klopt. 271 scholen hebben zonder meer gezegd dat ze akkoord gaan met de plannen. Ze kiezen zelf een datum om op te starten. Dat betekent nog ongeveer 82 scholen die nog niet volledig rond zijn. Voor een aantal van hen moeten de rittenplannen nog worden geanalyseerd en goedgekeurd. Een vijftigtal scholen hebben aangegeven dat ze dit schooljaar niet meer willen starten. De Lijn gaat hen op basis van de positieve berichten van de andere scholen toch nog

proberen te overtuigen om in het belang van de kinderen een aangepaste regeling te bekijken. We blijven dat continu opvolgen en sturen zoveel mogelijk bij.

Mijnheer Daniëls, sommige scholen krijgen een voorstel, andere moeten er zelf een doen. Ik geef een voorbeeld. De directie van een school in Kortesseem in Limburg die mee participeert in het stakeholdersoverleg, wou zelf een voorstel opmaken om de routes uit te stippelen. Ze hebben schitterend werk geleverd. Ze zijn als eerste gestart op 24 januari. Dat routeplan kon integraal gekopieerd worden. Ik doe een beetje abstractie van de cijfers, ik denk dat we daar vier bussen en zeven taxi's extra ter beschikking hebben gesteld, boven op het reguliere. Dat zijn scholen met om en bij de vierhonderd leerlingen. Met vier bussen en zeven taxi's zijn zij geholpen en is er een oplossing op maat. Er zijn inderdaad ook scholen die die capaciteit niet hebben, die dat zelf niet kunnen uitwerken, die dat ook niet kunnen binnen hun scholengemeenschap. Zij vragen aan De Lijn om een plan uit te tekenen. Daarom is dat niet uniform voor iedereen. Het is een beetje werk. Wie het graag doet, wie dat wil en kan en er ruimte voor heeft, komt tot een afgerond plan dat we onmiddellijk goedkeuren. Bij anderen is er iets meer wisselwerking, een plan voorleggen, hertekenen, bijsturen. Dat vraagt dan wat tijd. Dat is de reden waarom er verschillen zijn. We moeten daar verder niets achter zoeken. We proberen richting scholen zo veel mogelijk service te bieden.

Kortom, we blijven dit opvolgen. We werken aan een structurele oplossing. Met dank aan jullie allemaal voor het begrip dat we nog niet alles hebben opgelost. Opnieuw, als er schrijnende situaties zijn, meld ze ons alstublieft zo snel mogelijk. Dat willen we zeker niet nog vaker horen. We hebben de voorbije week gehoord over een kind dat niet kon gaan zwemmen omdat de busbegeleider iets had gedaan dat niet kon: het kind kreeg een tape over de mond geplakt. Dat kan natuurlijk absoluut niet! Daar zijn we het allemaal over eens. Laat ons hopen dat het bij die paar incidenten blijft, en dat we zo iets in de toekomst niet meer tegenkomen. Laat ons hopen. We werken er alleszins aan voort. U mag me wekelijks ondervragen, ik zal wekelijks een stand van zaken geven. Ik hoop dat we snel nog betere cijfers hebben.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, u hebt onze complimenten gekregen. We gaan dat uiteraard niet elke week doen. We blijven u opvolgen. Dit moet ook voor de andere kinderen tot een goede oplossing leiden. Daarnaast moet er een fundamentele, grondige hervorming komen die ervoor zorgt dat er geen twee kabinetsmedewerkers fulltime moeten bezig zijn met het beantwoorden van vragen van mensen. Dat kan in een goed functionerend Vlaanderen niet de bedoeling zijn. Daar moeten we het ook over eens zijn. Aan die fundamentele hervorming moet voort worden gewerkt. Ik hoop dat u daar medewerking krijgt van uw collega's in de Vlaamse Regering.

Tegelijkertijd, zorg er alstublieft voor dat er zoveel mogelijk kinderen – iedereen die dat wil eigenlijk – in aanmerking komen om binnen het uur, binnen 90 minuten, op de school te geraken. Dat is de wil van heel deze commissie.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, u moet ons niet meer overtuigen van uw engagement in dit dossier. Ik wil het pleidooi rond de begeleiding en opleiding van chauffeurs en begeleiders nog eens benadrukken. Het is inderdaad niet evident om daar mensen voor te vinden. Het zijn niet de meest evidente werkuren. Het is een kwestie van maatwerk in alle aspecten. Het belang van het kind moet steeds primeren, maar een fatsoenlijk statuut voor de busbegeleiders is ook belangrijk. Misschien kunt u bij uw collega van Onderwijs daarvoor pleiten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, collega's, er is al heel veel gezegd. Het is belangrijk om over alle partijgrenzen heen hier op dezelfde nagel te kloppen en aan hetzelfde zeel te trekken. U bent goed bezig, doe zo voort. We zullen u zeker en vast nog ondervragen over de vooruitgang in dit dossier – wees gerust, niet elke week.

Naast het werk dat nu nog geleverd wordt, is het voornaamste die structurele verankering naar het volgende schooljaar, zowel qua begeleiding, als qua bussen als qua middelen. Dat is het volgende grote doel. Daar zullen we u ongetwijfeld nog over bevragen, maar als ik uw gedrevenheid hier zie, denk ik dat ook dat tot een goed einde zal worden gebracht.

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 een nieuwe tariefmethodologie voor de kilometerheffing voor vrachtverkeer – 1552 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): In april 2016 werd een kilometerheffing voor vrachtwagens ingevoerd. Daarbij worden vrachtwagens die voldoen aan Euronorm 6 minder belast dan meer vervuilende types vrachtwagen. Op 14 januari 2022 maakt Viapass, het publiek orgaan dat de kilometerheffing in België coördineert en controleert, bekend dat de inkomsten uit de heffing in 2021 verder gestegen waren met 12 procent ten opzichte van het jaar ervoor. De totale inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens was in 2021 814,1 miljoen euro.

Daarbij maakte de administrateur-generaal van Viapass, Johan Schoups, echter de bedenking dat het systeem van de zogeheten groene kilometers aan zijn limiet zat. Hiermee doelde hij op de verminderde heffingen voor vrachtwagens die voldoen aan Euronorm 6. Meer dan 80 procent van de tolheffingen kwamen in 2021 van vrachtwagens die aan die norm voldeden. Euro 5-vrachtwagens maakten net geen 15 procent uit van de tolheffingen. De resterende 4,4 procent komt van vervuilerder vrachtwagens. De vergroening van de vrachtwagenvloot die we de laatste jaren hebben meegemaakt en die we mede te danken hebben aan de invoering van de kilometerheffing, lijkt hierdoor stilaan te stokken. Viapass riep daarbij de Belgische overheden op om na te denken over nieuwe tariefmethodologieën.

In het Vlaamse klimaatplan van 5 november 2021 werden bijkomende maatregelen opgenomen om de klimaatdoelstellingen te bereiken. Dat omvat onder meer dat er nieuwe onderzoeken naar sturende verkeersfiscaliteit zullen gebeuren en er wordt gesproken van een uitbreiding van de kilometerheffing tot bestelwagens. De Vlaamse Regering spreekt evenwel van een nieuwe tolrichtlijn om emissievrij vrachtverkeer vrij te stellen van de heffing en om op basis van CO₂-uitstoot te differentiëren. Viapass sprak zich uit tegen de vrijstelling voor emissievrij vrachtverkeer. Zij gaven daarbij aan dat ook emissievrije vrachtwagens slijtage veroorzaken door weggebruik. Een weliswaar lagere prijs is volgens hen dus nog steeds gerechtvaardigd.

Ik heb volgende vragen. Wat is uw visie op de vertraagde evolutie die Viapass aankkaart? Hoe wilt u hierop een antwoord bieden? Wat is uw visie op nieuwe tariefmethodologieën voor de kilometerheffing? Wat vindt u van de piste om niet over te schakelen naar een vrijstelling voor emissievrij vrachtverkeer? Wat is de indicatieve planning van de onderzoeken die het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zal uitvoeren in het kader van de beslissingen van de Vlaamse regering van 17 december 2021 waarnaar ook al verwezen werd in eerdere vragen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Net als u heb ik de communicatie gelezen van de heer Schoups, administrateur-generaal van Viapass. Hij formuleert enkele interessante beleidsaanbevelingen. Viapass stelt via de website ook heel wat interessante statistieken en informatie ter beschikking. Als u daar de evolutie van de cijfers van Viapass bekijkt, zult u merken dat het aandeel van de vrachtwagens waarvoor kilometerheffing werd betaald en die voldoen aan de Euro 6-norm jaar na jaar is toegenomen. Dat is op zich een goede zaak.

Ik geef u enkele cijfers. In 2017 werd 45,73 procent van de kilometerheffing betaald voor vrachtwagens die aan de Euro 6-norm beantwoordden. In 2018 bedroeg dit aandeel 56,92 procent. In 2019 steeg het Euro 6-aandeel zelfs tot 67,62 procent, om vervolgens in 2020 en 2021 uit te komen op respectievelijk 75,94 procent en 81,6 procent. Als we voor 2021 nog het aandeel Euro 5 toevoegen zitten we aan bijna 96 procent.

Met deze mooie en gestage evolutie van vergroening van de vrachtwagens die op ons grondgebied circuleren kunnen we uiteraard heel tevreden zijn. Maar het stimulerende effect van de differentiatie van de tarieven van de kilometerheffing dreigt natuurlijk te verdwijnen als nagenoeg alle voertuigen aan het meest gunstige tarief onderworpen worden.

We moeten de zaak continu blijven opvolgen. De Europese Commissie werkt op dit ogenblik aan de Euro 7-norm, maar het is nog onduidelijk wanneer die van kracht zou worden. Dat zou 2025 kunnen zijn, maar dat valt nog af te wachten.

In de visienota van 5 november 2021 inzake klimaat hebben we de CO₂-emissies mee op tafel gelegd om te kijken of we een differentiatie op basis van de CO₂-uitstoot mee kunnen opnemen in de kilometerheffing om daaraan meer sturing te kunnen geven.

We kunnen gebruikmaken van de nieuwe Europese tolrichtlijn die de mogelijkheid biedt om emissievrij vrachtvervoer tijdelijk – maximaal vijf jaar – fiscaal te bevoordelen via een vrijstelling op de kilometerheffing. We werken daar momenteel aan. Het is slechts een vrijstelling voor de milieucomponent want we willen nog altijd sturend werken met de kilometerheffing.

U vraagt ook naar de planning van de studies. Ik had gehoopt dat ik u daarover al wat meer informatie had kunnen geven. De concrete afspraken zijn pas op 17 december gemaakt. Mijn administratie is bezig met de studies op de rails te zetten. Ik hoop dat we daar zo snel mogelijk meer duidelijkheid over kunnen krijgen, zeker ook om de bestelwagens maar ook de CO₂-differentiatie te kunnen meenemen, zodat we een aantal klimaatgerelateerde elementen in de kilometerheffing kunnen opnemen ten behoeve van de gigantische uitdagingen waarvoor we staan.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik dank u voor uw antwoorden. Ik had niet verwacht dat er al wat meer bekend zou zijn over de studies want de tijd is heel kort. Het blijft een uitdaging. We zien dat de heffing werkt en leidt tot meer groene kilometers. Het is wachten op de Euro 7-norm om te kijken of er bijkomend kan worden verstrengd. Maar het is duidelijk dat het een juist een sturend element is. Ik heb daarover op dit geen ogenblik geen bijkomende vragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het standpunt van Nederland over het personenvervoer tussen Hamont en Weert – 1620 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dit thema is helaas al vaak aan bod gekomen in deze commissie. Het gaat weliswaar over spoorvervoer. U kunt zeggen dat dat een federale bevoegdheid is, maar in dit land is het een noodzaak om veel meer dan vandaag de krachten te bundelen voor het grensoverschrijdend vervoer. Dat is nog altijd heel schaars. Het grensoverschrijdende vervoer is vaak een maanlandschap. Zeker op het vlak van de rails kan en moet het beter.

De ontgoocheling was heel groot bij de vaststelling dat de nieuwe regering-Rutte IV in tegenstelling tot Rutte III niet langer wenste door te gaan met het traject Hamont-Weert. Dat is niet alleen een belangrijk project voor de ontsluiting van die regio, maar het is ook een toegangspoort naar de rest van Nederland voor Vlaanderen, althans voor de regio in de Kempen en Noord-Limburg. Er werd verwezen naar de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die een negatief saldo had. De baten zouden zagezegd niet opwegen tegen de enorm hoge kosten die er daarvoor berekend zijn. Men adviseert dat het project niet rendabel zou zijn, wetende dat die trein 40 minuten stilstaat in Hamont en intussen gemakkelijk even heen en weer naar Weert zou kunnen rijden.

Daarom heb ik de volgende vragen, minister. U hebt waarschijnlijk ook kennisgenomen van de geactualiseerde MKBA waarvan sprake is in de kamerbrief, die vlak voor de instelling van Rutte IV werd overgemaakt aan de Tweede Kamer in Nederland. Wat is uw visie daarop? Hoe kijkt u daarnaar? Dat is toch een belangrijke vraag.

Hoe verklaart u de grote verschillen tussen de afweging van de maatschappelijke kosten en baten aan Vlaamse zijde en de Nederlandse berekeningen? Welke acties zult u ondernemen om de Nederlandse regering te overtuigen niet terug te komen op de engagementen van het verleden om de treinverbinding Hamont-Weert weer te activeren? Daar zijn immers al de nodige inspanningen geleverd vanuit Vlaanderen en door de federale overheid. We zouden toch wel de nodige acties moeten ondernemen om het dossier vlot te trekken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dit is een belangrijke vraag. Voor het personenvervoer tussen Hamont en Weert hebben wij aan Belgische zijde zelf al heel wat gedaan, zoals de elektrificatie tot Hamont. Iedereen is er zich wel degelijk van bewust dat de doortrekking tot Weert een meerwaarde heeft. Ikzelf noch mijn administratie zijn expliciet in kennis gesteld van deze nieuwe ontwikkelingen inzake de verbinding tussen Hamont en Weert. Ik heb mijn federale collega Gilkint hier inmiddels wel al naar gevraagd en wij zullen zo snel mogelijk overleg plegen.

Ik hoop in elk geval dat deze verbinding in een positieve MKBA zou resulteren. De Vlaamse overheid zal samen met federale overheid echter blijven inzetten op dit grensoverschrijdend spoorvervoer. We hebben in ieder geval de verbinding, met Vlaamse cofinanciering, al geëlektrificeerd tot in Hamont en er wordt zelfs nog verder gewerkt aan een tweede spoor op deze spoorlijn. Op die manier doen we langs Vlaamse zijde al het nodige voor de treinreiziger. Ik hoop daarover zo snel mogelijk meer positief nieuws te krijgen van Nederlandse zijde.

Welke verklaring kan ik geven voor de grote verschillen tussen de kostenberekening aan Vlaamse zijde en de Nederlandse berekeningen? De berekeningen vanuit Nederland zijn gebaseerd op Belgische cijfers. De verschillen ontstaan doordat Infrabel in het verleden een raming heeft gemaakt van de kosten van de verbinding tot in Weert tegen een gemiddelde kost voor een elektrische spoorlijn. Dat was dus eerder een rudimentaire inschatting. Voor de huidige MKBA werd er door ProRail, de Nederlandse infrastructuurbeheerder, een nauwkeuriger analyse gemaakt van dit traject en de kosten die hiermee gepaard gaan. Zo werden ook al verschillende mitigerende maatregelen opgenomen. Daaruit volgt dat de kosten licht hoger zijn.

Ik zie binnenkort mijn Nederlandse ambtsgenoten minister Mark Harbers en staatssecretaris Viviane Heijnen, en ik zal dan ook dit dossier ter sprake brengen. Het staat niet in het regeerakkoord. Maar wij hebben in het verleden al vaak over dit dossier gesproken. Laat ons hopen op een kentering. Ik weet dat men ook aan federale kant daarvoor inspanningen wil leveren.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Er is intussen opnieuw een federale kamerresolutie in de maak om dat project te steunen. Maar wat de MKBA betreft, heb ik van de Vereniging van Treinreizigers inzage gekregen in de manier waarop ProRail dat berekend heeft. Het studie bureau heeft de kar van de kosten zo vol mogelijk geladen opdat de uitkomst een negatief saldo zou zijn.

Men gaat vandaag bijvoorbeeld uit van een volledig nieuw perron in Weert, terwijl dat eigenlijk, zeker in een eerste fase, absoluut nog niet nodig is. Ik wil niet te technisch worden, maar in Nederland rijden die elektrische treinen op 3000 volt, in Vlaanderen of België is dat nog niet het geval. Maar dat zou je kunnen ondervangen door die trein de laatste 800 meter op halve kracht, op halve snelheid te laten rijden. Aan minder dan 1500 volt kan die Belgische trein perfect in Weert toekomen.

Ik voel heel goed dat, als je dat heel technisch analyseert – zoals ik mij dat laat vertellen –, met de juiste goodwill en zeker in de eerste fase, de kosten om die trein te laten rijden wel degelijk een heel pak naar beneden kunnen. Dat is heel vaak zo met een MKBA. Als je meteen een gouden onthaal voorziet voor de Belgen in Nederland ... Uiteraard verdienen we dat, maar we zijn al heel tevreden als we gewoon kunnen en mogen aankomen in Weert. En er is wel degelijk een manier die dat wel toelaat.

Ik heb mij vandaag laten vertellen dat dat ook voor Luik-Maastricht en Roosendaal op een veel goedkopere manier kan dan vandaag werd berekend door ProRail.

Minister, ik stel voor dat u heel grondig kijkt naar de analyse van de maatschappelijke kosten en baten, zoals opgemaakt door ProRail. Zo kunt u goed voorbereid aan de vergadering met de Nederlanders beginnen en kunt u hen kritisch bevragen over hoe zij tot die berekening komen. Want nu is dat bijna factor vijf ten opzichte van de initiële ramingen die wij op ons grondgebied hadden berekend: 30 versus 150 miljoen euro.

U hebt uiteraard een bondgenoot: we zullen niet aflatend blijven inzetten op die lijn Hamont-Weert. Dat is een van de weinige internationale grensovergangen vanuit Vlaanderen richting Nederland.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Collega Brouns, ik dank u voor uw vraag. Onze fractie vindt het belangrijk dat die verbinding kan worden gerealiseerd. Wij hebben minister Gilkinet daarover trouwens ook al een paar keer aangesproken. Maar blijkbaar moet de handschoen in Nederland worden opgeraapt. Minister, daarom vragen we

u om mee te onderhandelen om het project te realiseren. Want wij hebben ons deel van het werk al gedaan. Die elektrificatie tot Hamont is deels met Vlaams geld gefinancierd, want dat zat binnen de tien, elf of twaalf Vlaamse spoorprioriteiten en spoorprojecten. Het lijkt me dan ook logisch dat dat wordt voortgezet tot Weert.

En de lijn die dan wordt gerealiseerd, is niet Hamont-Weert, maar Weert-Antwerpen. Ik vraag me af of men in Nederland wel goed beseft – misschien wel – dat dat een rechtstreekse lijn opent naar Antwerpen. Vanuit Nederlands Limburgs perspectief is dat ook wel interessant.

U zegt dat u niet beschikt over de MKBA. Ik heb begrepen dat dat document werd overgemaakt aan de Kamerleden van de commissie Mobiliteit. Ik heb het zelf ook ergens liggen, ik heb het alleszins al eens ingekeken.

Het klopt dat de businesscase niet heel positief is, maar ik denk dat geen enkele nieuwe lijn die wordt geopend, snel positief is. Het gaat om wat je ermee doet en op welke manier je het onthaal realiseert, op welke manier je de stationsomgeving inricht en dergelijke. Dat is heel cruciaal.

Waar een wil is, is een weg. Je kunt zeker snoeien in een aantal extra kosten. Ik nodig u inderdaad uit om, samen met minister Gilkinet, mee werk te maken en druk te zetten om dat project te realiseren. Want Vlaanderen en Limburg hebben er recht op, net als Nederlands Limburg.

Ik dank u alvast voor uw engagement en uw antwoord.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Jullie hoeven mij niet te overtuigen, we zitten allemaal op dezelfde golflengte. Zeker aan Vlaamse zijde zijn we vragende partij om de lijn Hamont-Weert door te trekken. We hebben de elektrificatie van Mol-Neerpelt-Hamont zelf mee opgenomen in de Vlaamse spoorprioriteiten. Het verhaal Hamont-Weert zit mee in de 3RX. Het zal straks inderdaad misschien Antwerpen-Weert heten.

Wij zijn er alleszins van overtuigd dat het de modal shift in onze regio ten goede zou komen. We blijven er dan ook op hameren dat dit er het best zou komen.

Ik zal het zeker met de Nederlandse collega's bespreken op de kennismakingsvergadering die we binnenkort zullen houden.

Als u de MKBA al hebt, mag u ze mij zeker bezorgen. Wij hebben ze opgevraagd bij het kabinet van minister Gilkinet. Ik neem aan dat ik ze daar ook wel zal krijgen. Ze is alleszins opgevraagd, zodat we ze ook in detail kunnen analyseren. Bij mijn weten had ik ze nog niet gekregen, maar u mag ze natuurlijk altijd doormailen. Het zou zeker handig zijn, mocht ik ze hebben voor ik samenzit met de staatssecretaris, zodat ik er al een blik op kan werpen.

Het technische aspect van het aantal volt en dergelijke, mijnheer Brouns, daar ben ik niet in thuis. Ik neem aan dat we, als we de kosten-batenanalyse hebben, al een aantal elementen mee kunnen opnemen om Nederland toch te proberen overtuigen om hier finaal werk van te maken, en dat in ieders belang.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, waar een wil is, is een spoor, in dit dossier. Het is goed dat u zo beslagen mogelijk ten ijs komt. Het betreft inderdaad een confrontatie. We moeten de studies die we aan Belgische zijde gedaan hebben en de middelen die we al geïnvesteerd hebben, naast die van ProRail leggen en de Nederlanders echt uitdagen. De bescheidenheid die wij altijd aan de dag leggen, stellen we in Nederland natuurlijk niet altijd vast, integendeel. Het is belangrijk om vanuit die

confrontatie terug te komen op het vignet dat er voorlopig ligt en het engagement dat eerder werd aangegaan, gestand te doen. Dat is belangrijk.

Collega Danen, het is inderdaad om vanuit Antwerpen en de Vlaamse Ruit dat laatste stukje, die laatste kilometers Hamont-Weert te vervolmaken, die poort naar Nederland te kunnen maken, via die spoorlijn 19.

Minister, ik heb uw engagement opnieuw duidelijk kunnen waarnemen. U hebt ook al onze steun. Op 7 maart zal er opnieuw een actie zijn, over alle politieke grenzen heen. Iedereen die dit dossier een warm hart toedraagt, is uiteraard welkom in Weert.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.