

vergadering **C243**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 21 april 2022



Vlaams
Parlement

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject met tendering in één vervoerregio – 2250 (2021-2022)	5
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het openbaredienstcontract met De Lijn – 2257 (2021-2022)	8
VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteit naar aanleiding van het akkoord over Doel – 2400 (2021-2022)	10
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de procedure voor de aankoop van elektrische bussen – 2409 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van de vloot van De Lijn – 2552 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe aanbestedingen voor de vergroening van De Lijn – 2564 (2021-2022)	14
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afwerking van het Kanaal Bossuit-Kortrijk – 2423 (2021-2022)	25
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de oplossing voor de uitbreiding van de haven van Antwerpen en de mogelijke vooruitgang in het dossier van de haven van Zeebrugge – 2426 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe zeesluis in Zeebrugge – 2515 (2021-2022)	27
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van het aantal snelheidsovertredingen – 2503 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe campagne rond snelheidsovertredingen – 2521 (2021-2022)	33
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitstel van de inwerkingtreding van het flexplusvervoer – 2513 (2021-2022)	38

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het busstation voor de Brusselse MIVB en het Waalse TEC onder het treinstation Brussel-Zuid – 2528 (2021-2022)	44
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de renovatie van wegen met het 'asfalt van de toekomst' – 2548 (2021-2022)	47
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het opnieuw vooraan laten opstappen van passagiers op trams en bussen van De Lijn – 2549 (2021-2022)	49

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject met tendering in één vervoerregio – 2250 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik ga even terug naar de regerings-onderhandelingen, in september 2019. Corona werd toen nog geassocieerd met een merk van slecht Mexicaans bier. Ook dat is een objectieve waarheid. Toen hadden wij het over de organisatie van ons openbaar vervoer. Wij wilden het opentrekken om het aanbod te vergroten voor de reiziger en om het zo klantvriendelijk mogelijk te organiseren. Toen kwam het idee van de tender op. Dat idee heeft het regeerakkoord gehaald. Voor de meerderheidsfracties, de N-VA, CD&V en Open Vld, moet dat dan ook op een zeker ogenblik handen en voeten krijgen. Het moet in de praktijk worden uitgevoerd. In het regeerakkoord is dat als volgt verwoord: "In de tweede helft van deze regeerperiode zal er in 1 vervoersregio een pilootproject worden opgezet om door middel van tendering een operator voor het vraaggestuurde kern- en aanvullend net aan te duiden binnen die vervoersregio. We onderzoeken tevens hoe we de drempels in de regelgeving kunnen wegwerken voor private vervoersinitiatieven." Ik voeg daar meteen aan toe, vanuit mijn optiek en die van mijn partij, dat dit is om het aanbod te vergroten. Mensen moeten meer kansen krijgen op openbaar vervoer. Het mag niet de bedoeling zijn het openbaar vervoer te fnuiken of palliatief te behandelen.

Intussen zijn we in de tweede helft van de regeerperiode aanbeland. De coronapandemie en de moeilijkheden bij de uitrol van basisbereikbaarheid hebben de planning van dit pilootproject vermoedelijk enigszins beïnvloed. Graag had ik geweten wat de stand van zaken is van dit pilootproject en welke initiatieven er intussen genomen zijn om de drempels in de regelgeving kunnen wegwerken voor de omschreven private vervoerinitiatieven.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Met uw vraag verwijst u terecht naar het regeerakkoord. Daarin is expliciet opgenomen dat wij in de tweede helft van deze legislatuur, die nog maar pas is gestart, in één vervoerregio een pilootproject zouden opzetten om het kernnet en het aanvullend net te tenderen. U verwijst zelf terecht naar de covidpandemie, die een enorme impact heeft gehad op de werking van De Lijn. Ik verwijs voorts naar de uitgebreide gedachtewisseling over basisbereikbaarheid, over de vertraging die openbaarvervoerplannen hadden opgelopen en over de extra werklast die dat met zich meebracht. Dat neemt niet weg dat ik wel aan mijn administratie gevraagd heb om mij een gedegen stand van zaken te geven. Ik wil een duidelijk zicht krijgen op wat er nog moet gebeuren om een tendering mogelijk te maken en weten of er eventueel alternatieven zijn.

Mijn administratie antwoordt dat er alsnog een wijziging zou moeten komen in het decreet Basisbereikbaarheid. Een aantal bepalingen zouden tijdelijk buiten werking gesteld moeten worden om het kernnet en het aanvullend net te tenderen. Op die markt zou De Lijn zelf ook kunnen participeren aan de tender.

De volgende vraag op deze commissieagenda betreft het openbare-dienstencontract. Ook daarvoor zijn wij volop aan het kijken om het aandeel van de private partners drastisch te verhogen en hen mee te nemen in de ontwikkeling van de inzet van e-bussen. Ik kan u vandaag nog geen definitief uitsluitsel geven over wat er wanneer en hoe staat te gebeuren. Wij zijn momenteel de diverse scenario's aan het onderzoeken. Zij worden mee opgenomen in het

openbaredienstencontract. Ik hoop daarover zo snel mogelijk meer duidelijkheid te kunnen geven. Maar helaas kan ik nu nog geen timing geven voor de tendering en de uitbreiding van het aandeel van private partners.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): U geeft mij een voorspelbaar antwoord, minister. Corona heeft inderdaad heel wat timings onder druk gezet. Ik hoor heel duidelijk in uw antwoord dat er geen inhoudelijk beletsel of bezwaar is voor dat belangrijke aspect van het regeerakkoord. Wij zitten daarover op dezelfde golflengte. Wij willen niet minder openbaar vervoer, maar net om het aanbod te vergroten willen wij die aanpassing. Zoals ik al altijd heb gezegd: ik ben geen ideologische scherp-slijper. Om het openbaar vervoer uit te breiden, hebben wij iedereen nodig, zowel De Lijn als de private maatschappijen en zelfs eventueel andere aanbieders. Laat duizend bloemen bloeien. Wij mogen ons daarbij niet laten opsluiten. Wij moeten er natuurlijk wel voor zorgen dat wij de vinger aan de pols houden. Wij mogen dit niet laten schieten omdat er zogezegd andere grote prioriteiten zijn.

Wij denken ook hetzelfde over het vergroten van het private aanbod. Dit is nu eenmaal vaak de weg om dingen in een stroomversnelling te brengen. Ik zie bijvoorbeeld hoe de pachters van De Lijn al bezig zijn met de vergroening van hun vloot en met de daartoe noodzakelijke aanpassingen van hun stelplaatsen. Ik zie hoe zij dat allemaal bedrijfsmatig aanpakken, met een groot draagvlak bij het personeel. Welke grote problemen stelt die ontwikkeling dan weer bij De Lijn, die zich als staatsinstelling nog altijd afzet tegen onvermijdelijke veranderingen? Dan denk ik dat je moet kiezen voor de partners die het snelste resultaat opleveren, niet om daarmee de andere de gracht in te rijden, maar om de andere ook bij de les te houden. Wij moeten er vooral voor zorgen dat de reiziger een groter aanbod krijgt dat is aangepast aan de noden van de 21e eeuw. Die noden zijn een stuk vergroening, de elektrificatie van de bussen en alles wat daarbij hoort.

Minister, ik zal u wat dat betreft bij de les houden. Wat wij hebben vastgelegd voor het tweede deel van de regeerperiode, moet in de praktijk worden omgezet. Daarbij hoort de tendering in minstens één vervoerregio.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik ben heel blij dat collega Keulen in dit verband spreekt van een stroomversnelling. In het regeerakkoord stond immers niet alleen die tendering in één vervoerregio, maar ook dat het decreet Basisbereikbaarheid moet ingaan op 1 januari 2021. Wij hebben de discussie hierover al tot in den treure gevoerd, maar dat is nu niet bepaald gelukt. De minister heeft samen met de administratie hier enkele weken geleden nog laten verstaan dat het allemaal veel complexer is dan aanvankelijk werd gedacht. Bijvoorbeeld zijn er ook decreet-wijzigingen nodig en moeten er uitvoeringsbesluiten getroffen worden. Dat neemt allemaal bijzonder veel tijd en energie in beslag. De leidinggevende van de administratie heeft hier gezegd dat hij ook niet over eindeloos veel mensen beschikt om al die opdrachten tot een goed einde te brengen.

Ik moest mij toch wel even inhouden, collega Keulen, als ik uw fractiegenoot Maurits Vande Reyde op een trein die even stilstaat en wat vertraging heeft, zie posten dat dit is omdat de linkse partijen de privatisering van het openbaar vervoer tegenhouden en daardoor het openbaar vervoer niet goed werkt. Ik heb het eerste gedacht dat in mij opkwam, dan niet getweet, maar ik zeg het hier: u zou beter even in eigen boezem kijken. De hervorming die wij in Vlaanderen doorvoeren, lukt niet zoals het hoort. Het feit dat wij er niet in slagen die ambitieuze hervorming uit te voeren, zorgt er ook niet voor dat wij momenteel kunnen bogen op een supergoed openbaar vervoer. Wij zijn geen voorstander van die privatisering. Maar de prioriteit op dit moment, minister, lijkt mij toch dat wij de hervorming van het

openbaar vervoer, die niet alleen in het regeerakkoord is opgenomen, maar zelfs al in de vorige legislatuur is beslist, niet uitgevoerd raakt. Dat zet een stolp op alles wat zou moeten gebeuren. U hebt al een aantal aspecten uit die hervorming gelicht, zoals de diensten aangepast vervoer (DAV's). Ik denk dat dit de juiste weg is om te volgen. Ik pleit ervoor om te focussen op wat al is beslist, dat effectief uit te voeren, en uw administratie niet extra te belasten met zaken die weliswaar in het regeerakkoord staan maar die minder dringend zijn. 'First things first.' Laat ons eerst zorgen dat de hervorming van het openbaar vervoer een succes wordt. Laat ons die discussie niet bemoeilijken door er ook nog eens de privatisering bij te sleuren.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): De tonaliteit van mijn bijkomende vraag sluit veeleer aan bij die van collega Keulen dan bij die van collega Bex, maar dat zal u niet verbazen, aangezien wij samen dat regeerakkoord hebben bedongen. Ik denk dat voor een reiziger, voor een klant van De Lijn, een bus van De Lijn een bus van De Lijn is. Of het nu gaat om een onderaannemer of een medewerker van de overheid, de dienstverlening op die bus zal dezelfde zijn. Daar zijn kwaliteitsnormen voor. Wat meer is: ik geloof echt dat wij het aandeel private onderaannemers bij De Lijn moeten vergroten. Er is nog steeds een krapte op de arbeidsmarkt. Ook voor De Lijn is het moeilijk chauffeurs aan te trekken. Als private ondernemers daarbij iets meer kunnen doen, is dat goed. Maar ook wat innovatie en elektrificatie van de bussen betreft, zijn de private ondernemers een voorloper. Ten slotte ontslaat het de overheid van de opdracht te investeren als een onderaannemer het doet. Daarom steun ik het pleidooi om door te zetten met de tendering en met het optrekken van het aantal onderaannemers bij De Lijn.

Minister, ik heb een aanvullende vraag. U verwijst naar het decreet Basisbereikbaarheid. U zegt dat enkele bepalingen buiten werking moeten worden gesteld om meer private onderaannemers de kans te bieden het kernnet en het aanvullend net van het openbaar vervoer uit te baten. Wanneer kan uw administratie met een nieuw ontwerp van decreetwijziging komen? Wanneer kunnen wij dat in het parlement behandelen? Regelgeving gaat soms traag. Als wij nog in het tweede deel van deze regeerperiode de tendering willen starten, is er bekwame spoed nodig.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik hoor hier terechte bedenkingen. De reiziger staat in elk geval centraal en het maakt voor de reiziger niet uit wie de bus uitbaat. Maar de kwaliteit van de dienstverlening moet gegarandeerd zijn.

De heer Bex zegt dat wij de administratie niet extra mogen belasten met bijkomende taken. Zij hebben al werk genoeg met de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Ik wil dat toch wat nuanceren. In de gedachtewisseling over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid heb ik duidelijk uitgelegd hoeveel uitvoeringsbesluiten en decreetaanpassingen er al niet zijn uitgewerkt. Er waren al drie decreetaanpassingen gebeurd. Onlangs kreeg ik een vraag over de tendering. Zijn de selectiecriteria klaar of zullen wij een oproep doen naar de verschillende vervoerregio's om te kijken wie kandidaat is? Mijn administratie gaf mij het antwoord dat er eerst nog een decreetaanpassing nodig is. In het decreet Basisbereikbaarheid staat immers dat de interne operator De Lijn is. Dat stond ook in het regeerakkoord, met de voorwaarde dat er een evaluatie gebeurt met een benchmark. Die benchmark is eind 2020 afgewerkt. Daarop moet dan dat nieuwe dienstencontract gebaseerd worden en in werking treden. De administratie had ook al in de laatste decreetaanpassing een regelluw kader kunnen opnemen.

Maar wie een buslijn uitbaat, is van ondergeschikt belang. Wij willen wel het aandeel van de pachters uitbreiden. Thans zijn er zowat tachtig onderaannemers

actief bij De Lijn. Zij lopen voorop in de elektrificatie van de vloot, zowel wat de aanschaf van e-bussen als wat de aanpassing van de stelplaatsen met een laadinfrastructuur betreft. In die omstandigheden zijn wij nu aan het onderzoeken wat belangrijker is: een tendering of een uitbreiding van het aandeel van de private partners. De pachters zijn daarvoor trouwens vragende partij. Het laatste woord is daarover zeker nog niet gezegd. Wij gaan alleszins toekomstgericht meer ritten tenderen. Maar nu zoeken wij nog naar de verschillende mogelijke scenario's.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik wil enkele afrondende beschouwingen geven. Een regeerakkoord is voor ons een geheel. Het is voor ons in zijn totaliteit, over de hele lijn, belangrijk. Ik begrijp dat de partners soms andere accenten leggen, maar wij gaan wel samen voor het totale regeerakkoord.

Ik ga akkoord met collega Maertens. Ik ben ooit nog minister van Binnenlands Bestuur geweest. Toen werden de eerste pogingen gedaan om de openbare centra voor maatschappelijk welzijn (OCMW's) te integreren in de gemeenten. Toen kwam de kritiek van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) dat de drempel voor de burger veel hoger ging worden in het sociaal beleid. Maar voor de buitenwacht maakte het niets uit aan welk loket zij hulp konden vragen voor hun noden. Dat is in deze kwestie hetzelfde. De reiziger moet centraal staan. Ik woon vlak naast een stelplaats van De Lijn. Iets verderop is er ook een private aanbieder. Gewoon de sfeer is bij beide verschillend. Bij De Lijn zegt men mij dat syndicaten het moeilijk maken om iets te veranderen. Bij de private partner, Heidebloem onder leiding van Philippe Samyn, deel van Hansea, vindt men daarentegen de vergroening een buitenkans en gaat men enthousiast over naar e-bussen. Heidebloem hoopt zelfs het hoofdkwartier van Hansea naar Limburg te kunnen halen, in Lanaken. Zij zien veranderingen niet als problemen, maar als kansen waarmee ze het draagvlak bij de reizigers kunnen vergroten. Minister, die private partners moeten versneld extra kansen krijgen. De publieke opinie, die erop rekent dat u de vloot vergroent en die u daarop gaat afrekenen, vraagt u niet bij wie dat gerealiseerd zal zijn. Collega Bex zal de eerste zijn om het u te zeggen als hij het te weinig zal vinden. U moet gewoon gaan voor de resultaten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het openbaredienstcontract met De Lijn – 2257 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik heb een opvolgingsvraag over een belangrijk onderdeel wat ons openbaar vervoer betreft, namelijk het openbaredienstcontract van De Lijn, waarvan we weten dat die overeenkomst oorspronkelijk tot 2020 liep en dan met een jaar verlengd is wegens de benchmark en het vertrek van de directeur. Eind vorig jaar hebt u dan laten weten dat er ook nog problemen waren met het nieuwe openbaredienstcontract, onder andere wegens corona – corona heeft natuurlijk financieel ook een grote impact op De Lijn door het lager aantal reizigers, wat natuurlijk een impact heeft op de kostendekking –, maar ook door de financiering van de vergroening. U hebt toen gezegd, minister, dat u begin 2022 hoopte met een nieuwe of finale tekst van het openbaredienstcontract te komen. Daarom wil ik graag informeren naar de stand van zaken.

De effecten van corona zullen nog wel geruime tijd en wellicht een aantal jaren voelbaar blijven. Alleen dat dus gebruiken als argument om niet te komen tot een nieuw contract lijkt me niet het juiste uitgangspunt.

De vraag is dus: wat is de stand van zaken? Wanneer kunnen we een finale tekst verwachten? Wat zijn eventueel nog de belangrijkste knelpunten op dit moment?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dit is een terechte opvolgingsvraag, want met dat openbaredienstcontract moeten we inderdaad landen, zoals we ook bij de vorige vraagstelling al geduid hebben. Wat dat dus betreft, dank u wel voor uw vraag, mevrouw Robeyns.

De besprekingen rond het openbaredienstcontract gebeurden in eerste instantie voornamelijk binnen de administraties onderling, De Lijn met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Daar zijn de gesprekken reeds heel ver gevorderd. We zijn nu in de fase dat binnen de werkgroepen van de regering de gesprekken lopende zijn. Ik hoop alleszins dat we zo snel mogelijk kunnen landen, dat we eindelijk naar dat noodzakelijk openbaredienstcontract kunnen gaan, dat dan de opvolger wordt van de transitieovereenkomst, die inmiddels al dateert van 2016.

Covid heeft hier natuurlijk een heel belangrijke impact. Covid heeft immers een zware impact op enerzijds de kostendekkingsgraad. U weet dat in het verleden bij de transitieovereenkomst al vermeld stond dat de kostendekkingsgraad omhoog moet. Het regeerakkoord is hier ook al vernoemd vandaag. Ook daarin staat vermeld dat de kostendekkingsgraad omhoog moet. Daar waar die in het verleden rond de 20 schommelde, is die vandaag de dag weer gezakt naar ongeveer 13. Daar is dus nog wel een en ander bij te benen. Dat zijn natuurlijk aspecten die ook meespelen in dat openbaredienstcontract.

Een ander aspect dat uiteraard van belang is, zijn de kritische prestatie-indicatoren (KPI's). U weet dat De Lijn toen in het kader van de benchmarkstudie eigenlijk met de hakken over de sloot was en dat er sowieso een aantal KPI's mee opgenomen moeten worden in dat openbaredienstcontract. Ook daarover lopen nog een aantal gesprekken. Daar speelt ook de kwestie van de kostendekkingsgraad, maar ook de inzet van de middelen en van het personeel is een item dat in dat kader aan bod komt.

Finaal is er uiteraard ook het financieel plan, waar ook nog niet het allerlaatste over gezegd is. We zitten natuurlijk nog met een serieuze tekortkoming inzake alweer de covidpandemie. We hebben nog altijd lang niet het aantal reizigers van in het verleden. Men denkt daar nog altijd aan serieuze tekorten van om en bij 50 miljoen euro. Anderzijds zijn er ook bijkomende andere uitdagingen die een financiële implicatie hebben: het e-bussenverhaal, maar ook de noodzakelijke investeringen die vanuit alle verschillende vervoerregioraden gevraagd worden. Ook die elementen spelen dus allemaal mee.

Dit om maar mee aan te geven: we zijn er heel intens mee bezig. Het liefst van al hoop ik u volgende maand te kunnen zeggen: "Voilà, hier is het." Het zal immers sowieso ook besproken worden hier in het parlement. Tot slot wil ik bij dezen meegeven dat ik alleszins voor de zomer wil landen met dat openbaredienstcontract.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik ging vragen of u iets meer kon zeggen over de timing. Uiteindelijk is 'voor de zomer' wat we mogen noteren qua opvolging, qua timing.

Uiteraard heeft corona een enorme impact, ook op De Lijn en op de kostendekking, maar het zal ook niet zo zijn dat de reizigers zomaar van vandaag op morgen zullen terugkomen. Daarom is het belangrijk om ook in te zetten op aantrekkelijk openbaar vervoer. We moeten vooral proberen om de reiziger te verleiden om opnieuw de bus te nemen. Dat lijkt me de belangrijkste manier om de kostendekking opnieuw op te krikken. Maar goed, wij volgen dit mee verder op en zullen u eraan herinneren voor de zomer.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteit naar aanleiding van het akkoord over Doel – 2400 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, de vorige Vlaamse Regering had al beslist dat Doel een woonfunctie kon blijven behouden. We zijn natuurlijk bijzonder tevreden dat er op 30 maart 2022 een akkoord werd bereikt tussen de verschillende stakeholders, zowel over het nieuwe getijdendok als over het behoud van de woonfunctie in Doel, het erfgoed, de landbouw en de natuur. Alle neuzen staan in dezelfde richting. Het is een dossier dat al heel lang aansleept en ik denk dat dit bijzonder positief nieuws is.

Mobiliteit is een van de belangrijke aspecten in dit dossier. Het gaat dan over de ontsluiting van het getijdendok en het effect daarvan op de omliggende regio. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het Waasland.

Minister, wat zal de Vlaamse Regering, en u dan specifiek in uw bevoegdheid van minister van Mobiliteit, concreet ondernemen naar aanleiding van het akkoord over dat nieuwe getijdendok? Werden er bijkomende investeringen gepland op basis van het akkoord dat is afgesloten? Ik heb begrepen dat gisteren officieel alle handtekeningen zijn geplaatst. Het is nu echt definitief.

Wat zal er worden gedaan om het sluipverkeer tegen te gaan?

Op welke manier worden de lokale besturen betrokken, zodat zij die visie verder kunnen uitrollen?

Welke extra maatregelen worden genomen om verkeerstoename te vermijden en de leefbaarheid van Doel en de omgeving te vrijwaren?

Zijn er ten slotte alternatieven voorzien voor het wegverkeer? Zijn er andere ontsluitingen voorzien?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Gisteren hebben we met de dertien stakeholders het 'Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen, de polders en Linkerschelde-oever' officieel ondertekend. De titel is een hele mond vol, maar we zijn blij dat het eindelijk zover is en dat de perspectieven voor Doel, maar ook voor het Waasland, nu finaal zijn afgeklopt.

Wat zullen we dan specifiek doen inzake de ontsluiting van het getijdendok? Wat dat betreft, kan ik verwijzen naar het complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA), waarin drie doelstellingen zijn opgenomen: de aanleg van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied zelf, de realisatie van de

bijbehorende logistieke en bedrijfsterreinen en de multimodale ontsluiting tot aan het hoofdnet.

De term 'multimodaal' houdt in dat we in de binnenvaart zullen investeren, maar ook in het spoor en de weg. Vanuit de Vlaamse overheid zullen we samen met het Havenbedrijf Antwerpen en Infrabel een aantal initiatieven op de rails zetten om de Westelijke Ontsluitingsweg van de Waaslandhaven (WOW) te faciliteren, maar ook om extra aanlegplaatsen voor de binnenvaart te voorzien. Vandaag is dat een probleem, omdat zij altijd moeten opboksen tegen de zeeschepen die in de haven toekomen. In het kader van ECA zullen er extra aanlegplaatsen voor de binnenschepen komen en dat geeft op het vlak van de modal shift een extra tool aan de binnenvaart.

Als we naar de weginfrastructuur kijken, kan ik u meegeven dat we in een volwaardige verbinding tussen het nieuwe getijdendok en de E34 voorzien. Dat zal via de Westelijke Ontsluitingsweg van de Waaslandhaven gebeuren, die van aan het nieuwe getijdendok tot aan de E34 loopt. De investering wordt geraamd op 80 miljoen euro, exclusief btw.

Daarnaast is er de aansluiting van die Westelijke Ontsluitingsweg van de Waaslandhaven op de E34, zoals dat werd voorzien in het Haventracé. Die investering wordt geraamd op 135 miljoen euro, exclusief btw. Voor die twee investeringen samen komen we op 215 miljoen euro.

Daarnaast starten we ook een ruimtelijk planproces op voor een nieuwe verbinding tussen de N70 en de E34. Deze extra ontsluiting voor het Waasland komt er op specifieke vraag van de gemeente Beveren. Bijkomend zoeken we ook naar een watergebonden ontsluiting voor het dorp Doel op zich. We hebben in de jachthaven al een deel van de infrastructuurwerken gedaan, maar er moet nog een upgrade komen, zodat straks ook de Waterbus daar kan passeren.

Ten slotte komen er nog een aantal bijkomende fietsverbindingen in het kader van het complex project ECA.

Welke bijkomende investeringen worden gepland in het Waasland? Er worden middelen uitgetrokken om te kijken welke gebouwen in Doel en de omliggende polders, zeker die die in overheidseigendom zijn, gerenoveerd moeten worden. Als ze in een erbarmelijke toestand zijn en niet meer gerenoveerd kunnen worden, zullen ze desgevallend worden afgebroken. Vanuit mijn departement moet daarvoor een budget van enkele miljoenen euro's op tafel worden gelegd.

Erfgoed als Hof ter Walle, het Hooghuis en de Scheldemolen in Doel zullen worden gerestaureerd.

Er komt een bufferdijk tussen de Waaslandhaven en de omliggende polders en woonkernen, zodat er een evenwicht is tussen de economische activiteit in het havengebied en de woonkwaliteit in de Wase dorpen. Er moet niet alleen een evenwicht worden gezocht tussen woon- en economische functies, maar ook tussen natuur en landbouw. Ook dat is opgenomen in het verbond dat gisteren werd getekend.

Hoe zal men sluipverkeer vermijden? We denken dat die rechtstreekse aansluitingen op de E34 sowieso al een goede zaak zijn om sluipverkeer te vermijden. Uiteraard zijn alle lokale besturen daarbij betrokken. De gemeente Beveren heeft mee het verbond ondertekend, samen met twaalf andere partners. Daarnaast zijn de lokale besturen van Zwijndrecht, Sint-Gillis-Waas en Antwerpen ook rechtstreeks vertegenwoordigd in de diverse werkgroepen en overlegstructuren met betrekking tot het complex project ECA. Daar zijn ook nog acht andere Wase gemeentes in een intercommunale bij betrokken.

Wat uw laatste vraag betreft: binnen ECA wordt ook in alternatieven voor het wegverkeer voorzien, met onder meer een grotere focus op de binnenvaart, zoals ik daarstraks al zei, maar ook bijkomend die spoorterminals en die spoorontsluiting. Dat zijn dus allemaal elementen waarmee we echt die modal shift willen faciliteren, ook inzake goederenvervoer. Zodoende willen we ook alternatieven voor het wegverkeer aanbieden. Dat lijkt me ook absoluut noodzakelijk, want we zien iedere dag opnieuw dat de wegen alsmaar meer dichtslibben.

Ik hoop dat ik al uw vragen heb kunnen beantwoorden.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoord.

Zoals ik daarnet al zei, is het een heel goede zaak dat dit akkoord er is. De plannen zijn er, de intenties zijn er, iedereen heeft zijn handtekening onder het akkoord gezet. Nu zal het heel belangrijk zijn dat een en ander ook samengaat, dat men vermijdt dat het getijdendok volledig operationeel is voor de alternatieven er zijn, of de rechtstreekse aansluiting met de E34, bijvoorbeeld. Dat is dan ook meteen mijn bijkomende vraag: wat is nu specifiek de timing? Je hebt de rechtstreekse aansluiting op de E34, dan de alternatieven via het spoor, maar ook de binnenscheepvaart, waarnaar u verwijst. Is er voldoende garantie dat dat samengaat? Hoe zal worden bewaakt dat dat allemaal op hetzelfde moment kan worden gerealiseerd?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, op vraag van collega Annouri, die verontschuldigd is, sluit ik mij graag aan met een aantal elementen die hij in zijn initiële vraagstelling had aangebracht.

Eerst en vooral, dit is natuurlijk een belangrijk akkoord. Collega Schauvliege heeft gelijk: het is nu belangrijk dat de beloftes ook worden nagekomen en dat dat in de juiste volgorde gebeurt. In die zin heb ik een aantal bedenkingen. Het was een vraag van collega Annouri, maar als ik u goed begrijp, is het echt de bedoeling om aan Doel geen toeristische invulling te geven, maar er echt opnieuw een volwaardig dorp van te maken, met een woonfunctie en dergelijke. Dan is het natuurlijk superbelangrijk dat die buffer met het Saeftinghedok voldoende garanties op voldoende leefkwaliteit biedt. Kunt u daar iets meer over zeggen? Hoe ziet u dat? Zijn er ook heldere prognoses voor de containercapaciteit die daar extra komt, en stroken die dan met de afwikkeling op de verschillende manieren die u daarnet hebt geschetst?

Ik heb ook een vraag over de kosten. U hebt een tip van de sluier gelicht, maar ik vraag me toch af of de gemeenten en het havenbedrijf zich ook op een bepaalde manier engageren tot bepaalde investeringen of kosten.

Tot slot heb ik een vraag die nauw aansluit bij de opmerking van collega Schauvliege. Is er al een timing voor die nieuwe verbindingsweg? Hoe ziet u dat evolueren?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ook onze fractie vindt dit een bijzonder belangrijk akkoord. Bent u ervan overtuigd dat alle partijen daadwerkelijk op dezelfde golflengte zitten? Blikken we immers bijvoorbeeld terug op de discussie over de Oosterweelverbinding gisteren: ook daarover gingen de burgerbewegingen en alle stakeholders akkoord. Er zijn derden op de proppen gekomen, die nu natuurlijk stokken in de wielen steken. Vreest u of hebt u

indicaties dat ook nu nog bepaalde bewegingen eventueel stikken in de wielen zouden kunnen steken? Met wat we gisteren hebben gezien, moeten we over niks verrast zijn, denk ik.

Dan heb ik nog een vraag met betrekking tot de containertrafiek. Gisteren nog las ik in Flows dat de containertrafiek in Antwerpen momenteel zware klappen krijgt. Vindt u met betrekking tot de flexibiliteit en de aantrekkelijkheid van onze havens dat er 24/7 zou moeten worden gewerkt in die containerterminals, zowel op de linker- als op de rechteroever? Moet dat niet worden gestimuleerd om bijvoorbeeld de toename van het vrachtverkeer op de wegen meer te spreiden, natuurlijk in afwachting dat we naar die modal shift gaan, met dat vervoer over het water? Het is immers toch al duidelijk gebleken dat we ook wat dat betreft toch nog niet echt op kruissnelheid zitten en dat er de komende jaren nog een aanzienlijke inhaalbeweging moet worden gemaakt. Zal dat dan geen invloed hebben op de leefbaarheid en op de plannen die men heeft met Doel?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen en bedenkingen. Ik herhaal nog eens dat er met dertien verschillende partners een verbond is gesloten, dertien partners die samen gekozen hebben voor een evenwicht tussen enerzijds de woonfunctie en anderzijds de economische belangen van de haven, waar inderdaad gegarandeerd moet worden dat men daar 24 op 24 en 7 op 7 activiteiten kan uitvoeren. We weten allemaal dat die havens ook de motor zijn van onze economie. Daar wordt dus ook zeker op geënt. Anderzijds is er ook het evenwicht tussen natuur en landbouw. Kortom, met 13 verschillende partners is er een handtekening gezet onder een formeel akkoord, een verbond. Pacta sunt servanda. Het heeft een tijdje geduurd voor we daar finaal geland zijn, maar ik ga ervan uit dat iedereen die dat verbond mee ondertekend heeft, er ook achter staat en volop mee uitvoering wil geven aan die overeenkomst.

Hoe gaat een en ander samen sporen? We zitten enerzijds natuurlijk met het verhaal van het complexe project Extra Containercapaciteit Antwerpen. Die procedure is lopende. We willen daar zo snel mogelijk richting een projectbesluit. Het voorkeursbesluit is er. Dat moet verder uitgewerkt worden, zowel voor de Westelijke Ontsluitingsweg als voor de containerterminals van de logistieke bedrijven. Dat kent dus zijn verloop. We weten allemaal dat het decreet Complexe Projecten ooit is opgezet om grote infrastructuurwerken versneld te laten uitrollen. Ik hoop dat we nu een versnelling kunnen hebben, nu alle neuzen in dezelfde richting staan.

De Westelijke Ontsluitingsweg past dus in het verhaal van ECA. Daarnaast moeten we uiteraard ook een planproces opstarten, specifiek voor de verbinding tussen de N70 en de E34. Maar ook dat is mee opgenomen in dit verhaal. En ik zeg het opnieuw: pacta sunt servanda. We willen ons allemaal engageren om dit ook effectief uit te voeren, vandaar dat bij de goedkeuring op de ministerraad van dit verbond ook met alle partners binnen de Vlaamse Regering is afgesproken dat we tegen de zomer een financieel plan op tafel zullen leggen van hoe we een en ander formeel vorm gaan geven. Specifiek voor mijn beleidsdomein heb ik al gezegd dat we die 215 miljoen euro sowieso moeten voorzien in het kader van de ontsluitingswegen en het haventracé. Daarnaast zal er ook ruim 3 miljoen euro voorzien worden voor de renovatie van de woningen. En we hebben ons ook geëngageerd om, samen met De Vlaamse Waterweg, ook in te zetten op de jachthaven en de aanlegsteiger.

Tegelijkertijd doen we ook nog heel veel andere dingen om de modal shift te blijven faciliteren. Mijnheer Verheyden, u vraagt wanneer alles op kruissnelheid komt. We zijn op dit ogenblik bijvoorbeeld bezig met de werken aan de Royerssluis. We zijn daar volop aan het werken om straks ook te zorgen voor een betere link tussen de haven en het Albertkanaal. Op het Albertkanaal hopen we finaal in 2023 de laatste

bottleneck weg te halen en de laatste brug verhoogd te hebben. In Wijnegem willen we het kanaal verbreden, zodat daar ook meer ruimte is voor de binnenvaart. We zijn dus al met een heel aantal aspecten bezig om ervoor te zorgen dat die extra modal shift ook effectief gerealiseerd kan worden.

Mijnheer Bex, u had het over de buffer voor de woonfunctie. U weet dat dit een probleem is dat al decennia aansleept, al van begin jaren zeventig. Kan Doel, dat rood is ingekleurd op het gewestplan en dat vandaag de dag een woonfunctie heeft, blijven bestaan, ja of neen? Bij de goedkeuring van het voorkeursbesluit werd gezegd dat we een studie zouden opzetten om te kijken wat de toekomstperspectieven voor Doel zijn. Een rode kleur betekent dat wonen daar moet kunnen. En dat is met dit verbond nu ook definitief afgeklopt. Daar gaan sowieso woningen blijven bestaan die ook effectief ingevuld kunnen worden voor wonen. Maar daarnaast zijn er natuurlijk ook de erfgoedaspecten. En er zullen ook recreatieaspecten zijn. Dat zal allemaal hand in hand moeten gaan, met uiteraard ook het economische belang van het nieuwe dok, dat 7 dagen op 7 en 24 uur op 24 operationeel moet kunnen zijn, vandaar dat die grote buffer zal worden aangelegd, om zodoende het een met het ander te kunnen verzoenen en te zorgen dat ook die woonfunctie gegarandeerd wordt.

Als iemand zijn handtekening zet onder een dergelijk verbond, denk ik dat hij of zij daar ook ten volle en voor honderd procent achter staat. We moeten met zijn allen snel zorgen dat dit verbond nu wordt uitgevoerd. Het zal alleszins niet aan mij liggen. Ik zal alleszins de engagementen opnemen om datgene wat voor Mobiliteit en Openbare Werken in het programma staat, ook effectief mee uit te voeren.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Ik wil nog eens herhalen dat het een goede zaak is dat het verbond er is, maar ik zou tegelijkertijd echt wel willen oproepen om goed te blijven communiceren met alle betrokken actoren die dat verbond hebben afgesloten en om de zaken ook goed te monitoren en goed op te volgen. Ik denk dat dat nodig zal zijn om het draagvlak te blijven behouden. Wij zullen dat vanuit het parlement ook verder goed opvolgen. Ik denk dat het cruciaal is om in elke fase echt wel te blijven overleggen en communiceren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de procedure voor de aankoop van elektrische bussen – 2409 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van de vloot van De Lijn – 2552 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe aanbestedingen voor de vergroening van De Lijn – 2564 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): "Ten laatste in 2025 worden de stadskernen enkel nog emissievrij bediend." Wij waren heel blij met die passage uit

regeerakkoord, minister, zeker voor wie in een historische binnenstad woont. Verder luidde het: "Ten laatste vóór 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij. Ook de (private) onderaannemers van De Lijn worden hier maximaal bij betrokken." Die ambitieuze passage uit het regeerakkoord heeft de afgelopen jaren al voor veel kopbrekens gezorgd bij De Lijn en de Vlaamse Regering. De vergroening van de vloot van De Lijn verliep tot nu toe moeizaam. Naast de aankoop van elektrische bussen moet er immers ook fors geïnvesteerd worden in stelplaatsen en laadinfrastructuur.

Positief nieuws is dat op 30 maart, net voor de paasvakantie, een bijzonder belangrijke stap werd gezet om de ambitie te realiseren om tegen 2035 volledig emissievrij te rijden. De procedure werd immers gelanceerd om 100'en, tot mogelijk zelfs 1250, elektrische bussen aan te kopen, van verschillende types, die zowel in een stedelijke als in een meer landelijke context kunnen worden ingezet. De procedure voorziet ook de nodige flexibiliteit om in te spelen op technologische evoluties tijdens de loop van de raamovereenkomst, wat positief is.

Minister, kunt u verduidelijken in welke mate de opstart van die procedure inspeelt op de ambities uit het regeerakkoord om stadskernen tegen 2025, dus over drie jaar, emissievrij te bedienen en om in heel Vlaanderen tegen 2035 enkel nog emissievrije bussen te laten rijden?

De aankoop van elektrische bussen alleen volstaat niet om over te schakelen op een volledig emissievrije exploitatie. Kunt u een overzicht geven van de investeringen die gepland zijn in stelplaatsen en laadinfrastructuur om dat mogelijk te maken? Zullen alle stelplaatsen tegen 2035 aangepast zijn aan de elektrische bussen?

Er zou ook specifiek materieel aangekocht worden voor de bediening van stedelijke kernen waar het minder evident of gewenst is om met grote bussen rond te rijden. Kunt u toelichting geven bij de geplande verdeling van dat materieel over de verschillende steden?

En kunt u tot slot ook toelichting geven bij de uitrol van het elektrische materieel, specifiek voor de stad Brugge? U weet dat wij een historische kern hebben, erkend door UNESCO, waar De Lijn heel grote dieselbussen door jaagt, waardoor er heel veel vervuilde lucht in de smalle straten blijft hangen. De grote bussen zijn dus eigenlijk ook een leefbaarheidsprobleem voor vele mensen die in de binnenstad wonen. Ikzelf, als bevoegd schepen, moet de straten herinrichten. En die zware bussen maken ook dat als je klaar bent met de ene straat, je een jaar later bijna opnieuw moet beginnen, temeer doordat wij onze straten ook in kasseien moeten aanleggen. Het zou dus zeer groot en positief nieuws zijn, in het bijzonder ook voor de stad voor Brugge, als u vandaag een positieve beslissing zou kunnen duiden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, dit zal niet de laatste vraag over de vergroening van de vloot van De Lijn zijn.

De raad van bestuur van De Lijn heeft op 30 maart beslist om een aankoopprocedure op te starten voor emissievrije bussen. Dat aantal kan mogelijk zelfs oplopen tot 1250. Er wordt gekozen voor raamovereenkomsten, zodat op een eenvoudige manier bussen van verschillende types kunnen worden afgenomen, afhankelijk van de noden en de technologische evoluties. Dat is een slim aankoopbeleid. Het zou de bedoeling zijn om de komende jaren in de eerste plaats in te zetten op het vervangen van de bestaande Euro 3- en Euro 4-bussen.

Het in de markt zetten van deze raamovereenkomst is een belangrijke stap in het vergroenen van de vloot van De Lijn. Deze Vlaamse Regering heeft duidelijk de

ambitie om enorme stappen voorwaarts te zetten in het vergroenen van onze mobiliteit. De Lijn mag in die ambitie en de realisatie ervan niet achterblijven.

Minister, wanneer is het volgens De Lijn mogelijk om de laatste Euro 3- en Euro 4-bussen buiten dienst te stellen? Is het beeld voor de bussen in eigen regie, dus in handen van De Lijn, en voor de verbindingen die door pachters worden uitgevoerd, gelijkaardig?

In hoeverre past deze raamovereenkomst binnen de ambitie uit het regeerakkoord om alle busverbindingen in Vlaanderen tegen 2035 emissievrij te exploiteren? Dat is immers een van die referentiepunten waar we ons toe verbonden hebben. En meten is weten.

Kunt u toelichting geven bij de financiële impact van deze beslissing?

De aankoop van elektrische bussen is uiteraard een noodzakelijke voorwaarde om een emissievrije bediening mogelijk te maken. Het voorzien van voldoende laadinfrastructuur voor al die bussen is evenwel niet altijd vanzelfsprekend. Kunt u toelichting geven bij de uitrol van de laadinfrastructuur op stelplaatsen en/of aan eindhaltes?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik sluit me graag aan bij de vragen van de collega's. Ik zal het hele verhaal niet nog eens opnieuw vertellen. De hoofdzaak is dat na de aankoopprocedure die nu al loopt, van maximaal 350 standaardbussen die in 2021 gegund werden, er nu 3 bijkomende raamovereenkomsten voorzien worden met een looptijd van 6 jaar. Collega Keulen heeft al gezegd dat dat een verstandige manier van werken is. Ik sluit mij daar graag bij aan.

U hebt hier in de commissievergadering van 11 maart gezegd dat De Lijn tegen 2026 1090 e-bussen en 324 hybride bussen wil laten rijden en dat dat moet gebeuren met enerzijds de jaarlijkse investeringsmiddelen van 140 miljoen euro, waar ook heel wat andere investeringen mee moeten gebeuren, en anderzijds een eenmalige inzet van 65 miljoen euro voormalige FFEU-middelen (Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven), en ook een jaarlijks budget dat u hebt aangekondigd, 55 miljoen euro, voor de vergroening van De Lijn.

Wat op dit moment mijn bezorgdheid is, is dat je wel aanbestedingen kunt uitschrijven, maar als er geen boter bij de vis is, als er geen geld is om effectief bestellingen te plaatsen, dat in zekere mate een lege doos blijft, terwijl we u ook al vaak uitdrukkelijk hebben horen zeggen dat u de doelstelling uit het regeerakkoord om in 2025 de stadskernen emissievrij te bedienen en in 2035 heel Vlaanderen, wilt halen.

Tijdens de gedachtewisseling op 11 maart 2021 met De Lijn hebben we gehoord dat de volledige elektrificatie van bussen, stelplaatsen en ICT een meerkost zou betekenen tussen 3,9 miljard en 5,2 miljard euro, gesplitst over De Lijn zelf en exploitanten. Als je die berekening ongeveer doortrekt, heb je voor 1000 van de circa 4000 bussen die er momenteel in Vlaanderen rondrijden, een bedrag van ongeveer 1 miljard euro nodig. Ik zie dan het bedrag van 55 miljoen euro dat u vooropgesteld hebt. 1 miljard euro is bijna twintig keer dat bedrag. Ik blijf me dus de vraag stellen in welke mate die procedures die nu gestart zijn, en die we goed vinden, ook tot effectieve bestellingen van bussen zullen leiden.

In dat opzicht wil ik u graag de volgende vragen stellen.

Kunt u verduidelijken hoe die jaarlijkse 55 miljoen euro zal volstaan om meer dan duizend e-bussen in de vloot op te nemen tegen 2026? Ik zie dat eerlijk gezegd

niet meteen voor mij, want dat is tot 2026 maar 220 miljoen euro, en ik zei al dat er ongeveer 1 miljard euro nodig is.

Wat is de stand van het onderzoek naar alternatieve financieringsmethoden voor de aankoop van e-bussen?

Het aanpassen van stelplaatsen en het installeren van laadinfrastructuur zit bij mijn weten nu niet in die aankoopprocedures. Maar het heeft natuurlijk geen zin om bussen te kopen zonder dat je de laadinfrastructuur en de aangepaste stelplaatsen hebt. Hoe zit dat?

Wat is de stand van het onderzoek naar alternatieve financieringsconcepten voor laadinfrastructuur en stelplaatsaanpassingen, eventuele pps- (publiek-private samenwerking) of DBFM-formules (Design Build Finance Maintain)?

Hoeveel extra emissievrije bussen kunnen er via deze aankoopprocedure verwacht worden tegen de streefdatum van 2025, met het oog op het behalen van de doelstelling van emissievrije stadskeren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vele vragen. Ik zal proberen ze gebundeld te beantwoorden.

In de commissievergadering van maart 2021 hebben de mensen van De Lijn een toelichting gegeven over het hele e-busprogramma. En wat De Lijn op de raad van bestuur van 24 maart beslist heeft, namelijk die bijkomende raamcontracten, past uiteraard in de invulling van dat hele e-busprogramma.

We hebben vandaag ruim 2200 bussen rijden in de vloot van De Lijn. Daarnaast zijn er een 80-tal pachters actief, die uiteraard ook voor De Lijn rijden. Van de ruim 2200 bussen in de eigen vloot van De Lijn, zijn er vandaag nog altijd ruim 800 Euro 3- en Euro 4-bussen. Die moeten we natuurlijk zo snel mogelijk uitfaseren. Dat is de grootste bekommernis waar we in eerste instantie op inzetten. We hebben daarnaast Euro 5- en Euro 6-bussen, die sowieso al een pak klimaatvriendelijker zijn. Daarvan hebben we er een 1000-tal. En dan hebben we gelukkig ook een 460-tal hybride bussen, die deels elektrisch kunnen rijden, zeker in onze stedelijke kernen, en die daarnaast ook op fossiele brandstof kunnen rijden.

We hebben op dit ogenblik ook 13 elektrische bussen rijden. Dat zijn er natuurlijk veel te weinig, vandaar dat we continu blijven hameren op het e-bussenverhaal dat we toen hebben gecommuniceerd. Dat is gefocust op drie pijlers: vergroenen van de eigen vloot, zorgen voor voldoende laadinfrastructuur en het optimaliseren van de stelplaatsen, en tot slot ook bij de pachters het aandeel van elektrische bussen helpen ondersteunen, zodat ook daar de vergroening nog een versnelling hoger kan schakelen.

Dat is het hele verhaal van het e-busplan. Dat past natuurlijk in wat in ons regeerakkoord is opgenomen, namelijk de ambitie om onze vloot maximaal te vergroenen en om tegen 2025 in stedelijke kernen en in 2035 in heel Vlaanderen emissievrij te rijden. Daar houd ik aan vast. De raamovereenkomsten die nu goedgekeurd zijn op de raad van bestuur van 24 maart, passen volledig in dat verhaal. En jullie weten uiteraard dat De Lijn als openbaarvervoersmaatschappij sowieso een belangrijke partner is inzake ons klimaatplan en dat haar vergroeningsplan daar ook ten volle op focust.

Ik heb al vaker gezegd dat we met het e-busprogramma niet alleen moeten focussen op de aankoop van nieuwe bussen. Men verwijst vaak naar het immense investeringsbedrag dat hier indertijd op tafel werd gelegd voor de volledige

vergroening van de vloot tegen 2035. Dat bedrag wordt natuurlijk niet in één keer op tafel gelegd, maar we moeten sowieso starten met die transitie. We moeten starten met de aankoop van die elektrische bussen, maar we moeten ook starten met het ombouwen van de stelplaatsen. Dat ombouwen van de stelplaatsen moeten we gelijktijdig doen, zodat die stelplaatsen ook nog gebruikt kunnen worden voor de huidige bezetting van de bussen. Want uiteraard moeten die ook nog blijven rijden. Bijkomend betekent dat ook de nodige infrastructuur en dat er ook de nodige stroom moet zijn. Er moet een volledige digitale planning zijn voor het opladen van de bussen. Er is ook de opleiding van de chauffeurs en dergelijke. Kortom, het is een heuse transitie. Alleszins is De Lijn er volop van overtuigd dat we die transitie moeten waarmaken en dat we alles op alles moeten zetten om over te gaan tot de vergroening van de vloot.

U weet dat wij vorig jaar al een eerste bestek hebben goedgekeurd voor een bestelling van maximaal 350 elektrische bussen, de standaardbussen van 12 meter lang. Die aanbesteding loopt. Daarvan zijn de eerste 60 e-bussen besteld. We hopen die eind dit jaar geleverd te zien. Daarnaast hebben we nu die nieuwe bestekken. Ik ben uiteraard zeer tevreden dat die al goedgekeurd zijn op de raad van bestuur. Met die nieuwe bestekken willen we verschillende types van bussen bestellen. We willen elektrische gelede bussen bestellen van 18 meter lang. We willen bijkomend nog elektrische standaardbussen van 12 meter lang bestellen. We willen de citybus bestellen van circa 10 meter lang. En we willen ook inzetten op het hoogwaardig openbaar vervoer, met name de gelede bussen van 18 meter en de dubbelgelede bussen van ongeveer 24 meter. Die zijn allemaal mogelijk afneembaar van deze raamovereenkomst, waaromtrent nu de selectieleidraad werd goedgekeurd.

Daarnaast is er ook nog een raamovereenkomst voor de elektrische midibussen, echt voor in stedelijke kernen. Dat zijn kleine stadsbussen, zoals we die noemen, die ruim 8 meter lang zijn en dus ook in stedelijke of historische kernen goed kunnen manoeuvreren.

Met deze raamovereenkomsten en met het oudere bestek dat al goedgekeurd was, zullen we dus sowieso al volop inzetten op de vergroening van de vloot. Maar als u mij vraagt of dit voldoende is om heel de vloot vergroend te hebben tegen 2035, dan moet ik uiteraard ontkennend antwoorden. Dit zijn raamcontracten voor een afname tot respectievelijk 2026 en 2028. 2035 ligt nog iets verder. We weten tegelijkertijd ook dat heel de evolutie van die elektrificatie van zowel de bussen maar zeker ook van de batterijtechnologie zeer snel gaat. Ook toekomstgericht zullen er dus nog bijkomende bestekken in de markt geplaatst moeten worden om ervoor te zorgen dat we een volledig vergroende vloot hebben. Zowel aankoopprijs als technologie, alles evolueert heel snel.

Mijnheer Keulen, u vraagt dan wanneer de laatste Euro 3- en Euro 4-bussen buiten dienst worden gesteld en hoe het zit bij de pachters. Daarstraks hebben we al gezegd dat de pachters hierin een volwaardige bondgenoot zijn. We weten ook dat vele van die pachters al de 'early believers' zijn. Steeds vaker komen pachters mij opzoeken met de boodschap: "Wij trekken volop de kaart van die elektrificatie, wij zetten daar volop mee op in." We hebben reeds eerder gecommuniceerd – maar ik zet het er hier graag nog even bij – dat wij extra financiële stimuli geven aan de pachters voor een bedrag van jaarlijks 21.700 euro wanneer zij een bestaande bus vervangen door een elektrische bus. We hebben daar dit jaar ook reeds een bedrag van 1,2 miljoen euro voor vrijgemaakt. De pachters geven al aan dat zij dit jaar minstens de kaap van honderd elektrische bussen kunnen overschrijden, of daar alleszins ten volle op inzetten. Dat betekent dat wij binnen dit en drie jaar ruim driehonderd elektrische bussen kunnen hebben, wat een belangrijke impact heeft op de CO₂-uitstoot. Vandaar ook het belang van het vergroten van het aandeel van die pachters, omdat zij een zeer goede bondgenoot zijn in de vergroening van de

vloot, samen met wat we zelf doen. We willen die Euro 3- en Euro 4-bussen zo snel mogelijk uitgefaseerd hebben, zodat we daar geen gebruik meer van hoeven te maken en we hopen dat we liefst uiterlijk tegen 2025 geen Euro 3- en Euro 4-bussen meer in de vloot van De Lijn moeten gebruiken. Misschien nog even ter aanvulling: bij de pachters zijn er sowieso veel minder Euro 3- en Euro 4-bussen. Zij gaan al sneller in de omschakeling. Daar is dus eigenlijk nog maar weinig sprake van Euro 3-bussen. Door de financiële stimuli gaan zij nu ook sneller mee in de omschakeling.

Ik kom tot de realisatie van de infrastructuur, de stelplaatsen en de laadinfrastructuur. Daar hebben de drie vraagstellers vragen over gesteld. Ook dat is een proces dat continu evolueert. Op dit ogenblik is De Lijn volop bezig met het plan dat hier op 11 maart 2021 werd gebracht, te actualiseren op basis van de kennis en de knowhow die men nu heeft, maar die men nu ook heeft van de lokale situaties waar men de beschikbare ruimte heeft om de laadcapaciteit te gaan brengen, en ook de mogelijkheden van het elektriciteitsnet. U weet dat wij ruim een jaar geleden een samenwerkingsovereenkomst gesloten hebben tussen De Lijn en Fluvius om er ook snel voor te zorgen dat de nodige netwerkplanning uitgerold kan worden. Het doel is dan natuurlijk dat we, zodra die eerste zestig elektrische bussen die vorig jaar besteld zijn, geleverd worden, volop klaar zijn met onze eerste 'wave' van de stelplaatsen. Dat moet dus zijn tegen het einde van dit jaar. Initieel hadden we daar drie stelplaatsen voor geselecteerd. Op dit ogenblik zijn we nog met een vierde bezig. Maar soms zitten we daar ook wel wat met problemen van omgevingsvergunningen en dergelijke meer. Daaromtrent zal ik kortelings van De Lijn volledige up-to-date informatie krijgen. Dat is men op dit ogenblik allemaal in kaart aan het brengen om ervoor te zorgen dat, als die bussen geleverd worden, we ze uiteraard ook kunnen opladen.

Ik kom dan tot de financiering. Op basis van de huidige prijsramingen voorziet De Lijn in de volgende bestellingen van elektrische bustypes – ik heb ze daarstraks al genoemd –: de midibussen, de stadsbussen, de standaardbussen, de gelede bussen en de hoogwaardigopenbaarvervoerbussen. Tot 2027 kan men x-aantal bestellingen plaatsen. Men gaat ervan uit dat er dit jaar 69 bussen ter waarde van een bedrag van 55 miljoen euro besteld kunnen worden en tegen 2023 99 bussen ter waarde van 66,5 miljoen euro. Tegen 2024 rekent men op 171 bussen ter waarde van 103 miljoen euro, tegen 2025 170 bussen ter waarde van 112 miljoen euro, tegen 2026 240 bussen ter waarde van 158 miljoen euro en tegen 2027 245 bussen ter waarde van 158 miljoen euro. Dat is in het kader van de uitrol die De Lijn in haar e-busprogramma heeft uiteengezet. Dat zijn natuurlijk voorlopige ramingen. Ik ben daar heel transparant in. Maar u weet dat de aankooprijzen, maar ook die batterijtechnologie, aan een hevige evolutie onderhevig zijn. Nu hebben we dus die selectieleidraden tot en met 2026 en 2028 en we gaan kijken hoeveel we er dan ook effectief kunnen afnemen. Dat heeft natuurlijk ook te maken met de financiële noden die er zijn en de financiële middelen die mee op tafel gelegd moeten worden. We hebben vorig jaar bij onze klimaatvisienota al vooropgesteld dat De Lijn een belangrijke partner is in het kader van het halen van de klimaatdoelstellingen. We hebben daar die bijkomende financiering van 55 miljoen euro voor dit jaar, maar vanaf 2023 is dat 65 miljoen euro.

Uiteraard volstaat dat nog niet volledig en doen we bijkomende onderzoeken naar hoe we ervoor kunnen zorgen dat dit plan van De Lijn uitgerold kan worden en dat daar dan de nodige financieringsmiddelen tegenover gezet kunnen worden de komende jaren. Daar zal dus zeker het laatste nog niet over gezegd zijn. U weet dat wij in het verleden een tijdje een onderzoek gedaan hebben rond de deconsolidatie van De Lijn, maar dat ook op dat vlak covid weer roet in het eten gegooid heeft. We onderzoeken dus de verschillende opties, met name een operationele lease of een DBFM-constructie of wat dan ook. Maar alleszins willen

we deze doelstellingen halen, de doelstelling om in 2035 emissievrij te kunnen rijden.

Mevrouw Van Volcem, u hebt er mij al heel vaak naar gevraagd uiteraard: de elektrische bussen voor de stedelijke kernen en specifiek voor het pittoreske en mooie Brugge. Ik wil u heel graag meegeven dat De Lijn mij bevestigd heeft dat de eerste elektrische midi- of stadsbussen normaliter in 2023 zullen uitrijden. Dat zijn bussen van 8, maximaal 10 meter lang. Daaromtrent loopt ook een aanbesteding. Wij hopen dan dat de eerste elektrische bussen kunnen rijden in de zomer van 2023. Het is dus goed dat uw vraag niet voor het paasreces is behandeld, want toen had ik u dat niet kunnen meegeven; vandaag kan ik u dat wel meegeven.

De Lijn is dus vastberaden om in te zetten op het vergroenen van de vloot, wat ik – maar ik denk iedereen hier in deze commissie – alleen maar kan toejuichen. We hopen eind dit jaar die eerste 60 emissievrije bussen van de firma's Van Hool en VDL te kunnen krijgen, dat dan ook onze stelplaatsen perfect in orde zijn en dat we volop inzetten op de vergroening van de volledige vloot, dat we een groei kennen in die ruim 2200 bussen. Het is een selectieleidraad, maar het is alleszins wel de bedoeling daar daadwerkelijk ook van af te nemen en de vloot volop te vergroenen.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Ik denk dat het een thema is dat enorm leeft. Het is ook een beetje een symbool dat de overheid mee is met haar tijd. Het gaat ook over leefbaarheid, het gaat ook over gezond zijn, het gaat ook over elektrificatie. Als de bedrijfswagens in 2026 elektrisch moeten zijn, denk ik dat het openbaar vervoer dat zeker ook moet zijn. Ik ben dan ook zeer tevreden met de stappen die vooruitgezet zijn. 1250 elektrische bussen van de 2200, dat is niet min.

Ik heb nog een paar vraagjes, misschien wel wat technisch. De bestekken zijn uitgeschreven. Dat is goed. U werkt ook met raamcontracten bij De Lijn. Dat is ook goed, dat heeft het voordeel dat je niet telkens een bestek moet uitschrijven, wat eigenlijk een hele procedure is die je moet doorlopen. Eenmaal het bestek is goedgekeurd, is de vraag, minister: voor wanneer voorziet u de gunning? Het is ook belangrijk dat die bulletproof is. Eenmaal de gunning zeker is, heb je eigenlijk maar af te nemen. Het zou een heel belangrijke stap zijn wanneer die gunning definitief is.

Dan rest mij ook nog de volgende vraag – ik weet niet of u dat al weet of er misschien niet op wilt antwoorden. Eenmaal de gunning er is, kan men dus afnemen. Is er dan al een schema van waar die bussen ingezet zullen worden? Als u daar nu niet op kunt antwoorden, vraag ik het u misschien later nog eens. Maar ik denk dat alle steden en gemeenten daar misschien wel op wachten.

Ik dank u ook voor uw goede nieuws dat de eerste midibussen van 8 en 10 meter in de zomer van 2023 zullen rijden in de mooiste stad van Vlaanderen. Ik wil niet gulzig zijn, maar 'eerste', is dat dan eentje of hoeveel zijn er dat dan? Ik wil ook niet met een pyrrusoverwinning terugkeren naar de burgemeester. Dus mijn vraag is: is dat dan zichtbaar in het straatbeeld of over hoeveel gaat dat dan, die eerste lichten?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik denk dat u binnen het raamwerk van de wettelijkheid – dat is uiteraard altijd het kader waarbinnen wij als overheid werken – moet proberen zo maximaal mogelijk – niet zo veel mogelijk, maar zo

maximaal mogelijk – resultaat te boeken. Dan praten we natuurlijk in termen van het emissievrij laten rijden van uw busvloot, hetzij door De Lijn, hetzij door middel van de pachters. We hebben daarover duidelijke doelstellingen in ons regeerakkoord vastgelegd. Dat is ook een punt van politieke geloofwaardigheid. Dat heeft ook te maken met de tijdsgeest en met alle duurzaamheidsuitdagingen. Daar komt sedert 24 februari van dit jaar ook de geopolitiek bij, niet alleen de eindigheid van de fossiele brandstoffen, maar ook zo energieonafhankelijk mogelijk kunnen functioneren, ook wat betreft de dienstverlening. Dat zijn allemaal punten die maken dat u al die leasingformules die bestaan, toch maximaal moet laten uitpluizen om zo veel mogelijk rollend materieel dat past onder de noemer 'emissievrij rijden', op de baan te krijgen en daarmee ons regeerakkoord vorm te geven en dus ook geloofwaardigheid.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Er worden zeker stappen in de goede richting gezet. Ik ben bijvoorbeeld ook heel blij met wat u zegt, minister, over de pachters, waar er honderd elektrische bussen per jaar worden ingezet. Dat is een mooie stap vooruit. Het is goed dat u dat mogelijk gemaakt hebt.

Maar met betrekking tot de e-bussen bij De Lijn blijf ik toch wat op mijn honger zitten. U schetst hoe er tot 2027 – het ging wel wat snel – rond de 1050 elektrische bussen aangekocht zullen worden bij De Lijn. U hebt het over 55 miljoen euro dit jaar – dat budget hebt u al aangekondigd – en 65 miljoen euro volgend jaar. Maar dan vanaf 2024 171 miljoen euro, als ik het goed begrepen heb. En de middelen lopen op: 176 miljoen euro in 2025, 258 miljoen euro in 2026. Dat betekent dus dat, als we de doelstellingen willen halen die in het Vlaams regeerakkoord vooropgesteld zijn, u toch nog eens stevig op tafel zult moeten kloppen binnen de Vlaamse Regering om die middelen ook daadwerkelijk te krijgen. Deze middelen staan dan ook nog eens los, als ik het goed begrepen heb, van de investeringen die moeten gebeuren op de stelplaatsen. Dit is eigenlijk een vraag die ik al van bij het begin van dit dossier stel. Maar ik denk dat we stilaan op een moment komen waar u ook echt de mogelijkheid hebt om te zeggen: "Kijk, dit wil ik deze legislatuur doen." En u kijkt het liefst ook wel een paar jaar verder, want 'après moi, le déluge' is niet de manier waarop u het wilt aanpakken, denk ik. Er moeten dus ook middelen zijn om die investeringen in 2025 en 2026 te doen. En dan zou u toch nog eens een nota naar de regering moeten brengen over het plan van De Lijn voor die vier stelplaatsen waarover u spreekt, en vragen hoe de regering dat gaat aanpakken en wat het engagement van de andere coalitiepartijen is om er effectief voor te zorgen dat u die investeringen kunt doen. Minister, bent u van plan om dat daadwerkelijk op die manier aan te pakken? Wanneer zullen we duidelijkheid krijgen over het effectieve tijdspad, niet alleen de dromen van De Lijn, maar ook de boter bij de vis van de Vlaamse Regering?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Het is goed dat u er nog altijd van uitgaat dat de stadskernen tegen 2025 emissievrij zullen worden bediend en dat tegen 2025 in heel Vlaanderen emissievrije bussen zullen rijden. U zegt dat er 460 hybride bussen zijn en 13 elektrische bussen. Ik veronderstel dat al die bussen momenteel in stadskernen rijden. Hoeveel extra bussen moeten er specifiek bijkomen om tegen 2025 de stadskernen emissie vrij te kunnen bedienen?

Wanneer al de nieuwe bussen zullen worden ingezet in de stadskernen, wat gebeurt er dan met die oudere bussen? Ik vrees er een beetje voor dat die oudere bussen dan allemaal naar het platteland of naar de kleinere gemeenten en steden zullen worden verkast. Minister, ik hoop dat u daar rekening mee houdt. De

stadskernen zijn heel belangrijk maar de kleinere gemeenten, de kleinere regio's en provincies, zijn ook wel heel belangrijk, en ik hoop dan ook dat ook zij heel snel zullen kunnen worden bediend met emissievrije bussen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, het gaat over Brugge en dus kom ik ook even tussen om mijn collega bij de treden. We hebben al in de regionale pers kunnen lezen dat de kleine busjes er komen, het is dus niet echt een primeur. Samen met collega Van Volcem vragen wij dat al meer dan twaalf jaar. Het is ongelooflijk hoe traag het verloopt. Ik geef dit maar mee voor de mensen die denken dat de elektrificatie van de rest snel zal gaan. Wij vragen dit al twaalf jaar. Het gaapt als een oven, zoals wij dat zeggen, dat men in een stad met een kleine binnenkern die historisch is, zoals Brugge doet, zoals Rome doet, zoals Aix-en-Provence doet enzovoort. Maar het heeft heel lang geduurd eer dat doorgedrongen is. Ik ben uiteraard ongelooflijk blij, en velen met mij, dat die kleine hybride of elektrische busjes er geleidelijk zullen komen, maar ik sluit me aan bij de vraag van de collega of het gaat over heel veel busjes. Starten we bijvoorbeeld met vijf busjes? Zal dat duidelijk zichtbaar zijn in het straatbeeld? Ik denk immers dat we hier in Brugge echt een voorbeeld kunnen zijn voor andere steden in Vlaanderen die ook een historische kern hebben en waar de grote logge bussen voor ongelooflijk veel kosten inzake openbare werken zorgen, omdat ze veel te groot zijn om op de wegen in een binnenstad te rijden.

Hoeveel busjes komen er? Zullen andere steden volgen?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik heb nog een aantal praktische vragen.

Zullen die orders tijdig kunnen worden geleverd, aangezien naast de pachters ook nog andere openbare buitenlandse besturen dergelijke bussen zullen bestellen? Dat is toch de algemene trend. Het aantal producenten is al bij al relatief beperkt en bovendien zullen we ongetwijfeld ook te maken krijgen met productieovertragingen, net zoals dat nu het geval is bij autoconstructeurs door een gebrek aan of een laattijdige levering van onderdelen. Dat zou misschien roet in het eten kunnen gooien.

Gezien de huidige economische recessie en de uit de pan swingende energieprijzen en andere zaken die zorgen voor een hoge inflatie, zal het vooropgestelde budget van jaarlijks 55 miljoen euro misschien niet toereikend zijn. Wordt daarop geanticipeerd? Met welke bijkomende financiering?

Hoeveel bussen er effectief zullen worden gekocht, hangt af van de technologische evolutie gedurende de looptijd van de raamovereenkomst, die zes jaar bedraagt. Wanneer zich technologische ontwikkelingen voordoen, is men dan verplicht om bij dezelfde constructeur te blijven of kan men eventueel switchen naar andere constructeurs die misschien vooruitlopen op bepaalde trends?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Net zomin als we de covidpandemie hadden kunnen voorzien, konden we ook de inflatie niet voorspellen. We buigen ons vandaag allemaal over de impact van de inflatie op allerlei zaken, niet alleen op infrastructuurwerken, want uiteraard heeft dit ook een impact op de bestellingen van materialen, van rollend materieel enzovoort. We moeten ons daar dus voortdurend over buigen en daar zeker rekening mee houden.

Wat de markt betreft, zien we vandaag vaak lange wachttijden bij elektrische wagens. Ik weet niet of dat straks ook zal spelen bij de busmaatschappijen. Tot nu toe krijgen wij de signalen dat er ruimte is. De federatie van de onderaannemers heeft aangegeven dat zij verwachten dat er tussen 2022 en 2024 ruim driehonderd elektrische bussen komen. Dit jaar zullen er sowieso al honderd rijden. Wij bestellen momenteel wat in het overzicht staat dat ik daarnet heb gegeven.

Op het einde van de vorige legislatuur is aangekondigd dat er een selectieleidraad was gelanceerd voor negenhonderd elektrische bussen in één groot lot, waarbij geen rekening was gehouden met de evolutie van de aankooprijzen, van de batterijtechnologie enzovoort. Nu heeft men het over een hele andere boeg gooid en kiest men voor kleinere bestekken met de mogelijke afname van kleinere loten om effectief te kunnen bestellen. Ik heb daarnet al gezegd dat die eerste zestig elektrische bussen zijn besteld en op dit ogenblik – hoop ik toch – in de maak zijn bij de firma's Van Hool en VDL. Maar nu plaatsen we die bijkomende bestekken in de markt waar we zo snel mogelijk op willen intekenen.

Mevrouw Lambrecht, mevrouw Van Volcem, wanneer het specifiek gaat over die kleine busjes van 8 tot 10 meter, bedraagt de raamovereenkomst maximaal vijftig voertuigen, waarbij er in één referentie minstens vijf worden afgenomen. Specifiek voor Brugge – gezien de vraag van de twee Bruggelingen – is me vandaag formeel verzekerd dat er zeven busjes voorzien zijn die tegen de zomer 2023 zouden moeten rijden, afhankelijk natuurlijk van eventuele vertragingen bij de busbouwer. Maar dit is onze planning vandaag.

Op de vraag waar die andere bussen zullen komen, kan ik vandaag nog geen antwoord geven. Dat zal ook opnieuw te maken hebben met de oplaadmogelijkheden en met de stelplaatsen. Bussen hebben is één zaak, maar ze moeten natuurlijk ook kunnen rijden en elektrisch gevoed kunnen worden.

Mevrouw Fournier, ik kom zelf ook uit de periferie en ik zou uiteraard ook niet willen dat oude busjes naar daar verhuizen. Maar er zijn natuurlijk doelstellingen opgenomen in dat regeerakkoord. Vandaar dat we daar maximaal op inzetten. Die e-hybridebussen en hybridebussen rijden op dit moment maximaal emissievrij in de stedelijke kernen en rijden op fossiele brandstoffen buiten de stedelijke kernen. We hebben hier ook al de discussie gehad over wat een stedelijke kern is. Zijn dat alleen de dertien centrumsteden of zijn dat ook kleinere, oude stadjes? Mijn eigen gemeente heeft een deelgemeente die ook stadsrechten heeft. Is dat ook een stedelijke kern? Kortom, men kan daar heel ver in gaan, maar alleszins willen we in de grote kernen, waar sowieso wordt ingezet op de luchtkwaliteit, maximaal emissievrij rijden. En uiterlijk tegen 2025 willen we sowieso die euro 3- en euro 4-bussen uitgefaseerd hebben. Ruim 800 bussen op een vloot van 2200 moeten er nog worden uitgefaseerd. We moeten daar echt op inzetten, want het is onaanvaardbaar dat na 2025, maar eigenlijk zelfs nu al, nog met euro 3 en euro 4 zou worden gereden. En we zullen er zeker over waken dat nadien zeker geen euro 3- of euro 4-bussen naar de perifere gebieden in Vlaanderen worden versast.

Mijnheer Bex, ik ben bevoegd voor deze legislatuur. Ik heb daarstraks gezegd dat De Lijn van plan is om dit jaar 69 bussen te kopen voor die 55 miljoen euro die we in het investeringsplan van De Lijn voor dit jaar hebben voorzien. Voor 2023 zullen we 99 e-bussen kopen ter waarde van 66 miljoen euro en voor 2024 plant De Lijn 171 bussen euro ter waarde van 103 miljoen euro. Dat blijft oplopen tot finaal 158 miljoen euro in 2026 en 2027.

Het zal natuurlijk ook aan de leden van een volgende Vlaamse Regering zijn om het plan van De Lijn al dan niet mee te volgen. In de klimaatvisienota die we in november 2021 hebben goedgekeurd, hebben we duidelijk aangegeven dat we 65 miljoen

euro extra uittrekken, naast het reguliere investeringsbudget van De Lijn voor het vergroenen van de vloot, de pachters en De Lijn zelf.

Wanneer het specifiek gaat over de pachters, had ik het daarnet over die 1,2 miljoen euro dit jaar om de bestaande contracten te faciliteren om die vergroening door te voeren, maar dat is vandaag een budget dat in de exploitatiemiddelen zit en niet in de investeringsmiddelen. Dat loopt nog allemaal, maar wanneer dan wordt gevraagd of die 103 miljoen euro voor 2024 specifiek is voorzien, dan bevestig ik dat voor 65 miljoen euro maar niet voor het deel daarboven. Ik heb de opdracht om het regeerakkoord, wat dat onderdeel betreft, uit te voeren. Dat kost geld en dan moeten we daar inderdaad de nodige middelen voor hebben. Maak u niet ongerust, ik leg die vraag over de nodige middelen regelmatig op tafel om te kunnen inzetten op die vergroening. Maar alleszins hebben wij dit jaar 55 miljoen euro en in 2023-2024 die extra 65 miljoen euro voorzien.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord, vooruitgang en daadkracht. Ik noteer alvast dat er zeven minibusjes komen in Brugge. Het is een klein begin, maar het zijn toch twee lijnen. In een kleine stad zal dat wel snel zichtbaar zijn en dan zal ik in 2023-2024 aandringen op extra bestellingen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik ben u ook dankbaar voor uw antwoord, maar vooral voor de daadkracht die eruit blijkt. De meerderheid kreeg inderdaad nog maar een paar maanden geleden hel en verdoemenis over zich heen omdat ze niet opschoot. Maar ik denk dat alle betrokken stakeholders, ook bij De Lijn, nu weten dat het menens is. En intussen is daar toch wel heel wat beweging in gekomen. Minister, ik weet hoe hard u daarvoor hebt gewroet en gewrikt en hoe u een aantal mensen hebt wakker geschud. Ik denk dat het nu vooral zaak is om dat tempo niet alleen aan te houden maar waar mogelijk nog te versnellen. Alleszins is hier nu toch duidelijk vooruitgang te bespeuren en zo hoort het ook te zijn.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik heb drie slotbedenkingen. Minister, ik bewonder uw moed om hier aan de collega's uit Brugge te zeggen dat ze in de zomer van 2023 drie busjes mogen verwachten. *(Opmerkingen van Mercedes Van Volcem en Annick Lambrecht)*

Ik probeerde nog wat over te houden voor de rest van Vlaanderen maar dat mislukt dus. Ik hoop alleszins dat het lukt, zodat we hier niet al te veel vragen van de dames hoeven te krijgen.

Mijn fractie is het er absoluut mee eens dat die euro 3- en euro 4-bussen er absoluut bijzonder snel uit moeten. Dat heeft voor ons zelfs prioriteit op die doelstelling om de stadskernen emissievrij te bedienen. Ze moeten allebei gerealiseerd worden, maar we kunnen die bussen niet verder laten rondrijden in meer landelijke gebieden.

Tot slot, minister, hoor ik u eigenlijk zeggen dat we voor de investering van 103 miljoen van 2024 nog op u kunnen rekenen, maar dat het vanaf 2025 voor de volgende regering zal zijn. We zullen zien of u dan ook minister bent, maar ik ben het daar niet helemaal mee eens. Wanneer in het regeerakkoord staat dat we er tegen 2026 voor zullen zorgen dat de stadskernen emissievrij worden bediend, dan moet deze regering ook al zeggen wat er in 2025 kan gebeuren. Zo niet, riskeert men dat de bestelling ook niet effectief kan worden geplaatst. Wat mij betreft,

kunnen we ons er als oppositie en meerderheid toe organiseren dat het plan dat de Vlaamse overheid maakt, ook wordt uitgevoerd. Wie ook in de volgende Vlaamse Regering zit, moet dat uitvoeren. Wat ons betreft, hebt u daar alleszins een engagement, maar ik roep u wel op om daar effectief werk van te maken. Zo niet, riskeren we opnieuw vertraging.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dit is een terechte bedenking, maar ook dat zal mee worden opgenomen in ons openbaredienstcontract dat voor de volgende tien jaar zal worden gesloten. Ik kan u alleen mijn engagement voor 2024 garanderen, maar met een openbaredienstcontract is het de bedoeling dat er ook inzake financiering iets mee wordt opgenomen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afwerking van het Kanaal Bossuit-Kortrijk – 2423 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Reeds vele jaren wordt de afwerking van het Kanaal Bossuit-Kortrijk als volwaardige verbinding tussen de Leie en de Schelde bestudeerd. Het dossier handelt over het laatste kleine deel om het kanaal aan te sluiten op de Leie, in de toekomst de hoofdas van de Seine-Schelde. De argumentatie was dat zulke afwerking nodig is om louter economische en strategische redenen en om de transportsystemen in Vlaanderen aan te passen aan de uitdagingen van de klimaatverandering. Zowel op de Schelde als op de Leie, ook na de opwaardering van de Leie als onderdeel van de Seine-Schelde, zal er maar één sluis per complex zijn, wat de betrouwbaarheid aantast.

Als we op de websites van het agentschap zoeken naar een stand van zaken lezen we: "Het onderzoek van het complex project Bossuit-Kortrijk is momenteel lopende. Hierdoor kunnen we nog geen concrete timing geven over de start en duur van de werken. Meer informatie volgt zodra de nodige procedures zijn afgerond." Eenzelfde beeld krijgen we ook uit de schriftelijke vragen. Het project mag dan lijken stil te liggen, dat is duidelijk niet de wens van deze regeringsploeg. In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering staat overduidelijk bij de grote Vlaamse projecten voor het Vlaamse grondgebied: "Opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk (Seine-Schelde)". Kortom, we verwachten hier vooruitgang.

Ik vind het belangrijk om dit project aan te halen in de commissie, want het gerucht dat reeds enige tijd in de wandelgangen de ronde doet, is dat het project Bossuit-Kortrijk geen prioriteit meer is voor uw diensten. Mocht dit zo zijn, dan is dit opnieuw een complex project dat dreigt te verzanden. Daarom had ik graag geweten of het klopt dat het project Bossuit-Kortrijk plots geen prioriteit meer is. Wat is de stand van zaken in dit dossier?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik was de voorbije week nog in West-Vlaanderen. Ik kreeg toen een soortgelijke vraag.

Ik wil zeker met klem ontkennen dat dit project niet meer prioritair zou zijn voor mijn diensten. Integendeel, ik kan u zeggen dat wij het dossier eind vorig jaar

hadden klaar gemaakt. Het ontwerp van voorkeursbesluit voor het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' werd opgesteld voor agendering op de ministerraad van 17 december 2021. Maar er kon toen in de schoot van de Vlaamse Regering geen overstemming bereikt worden over dit dossier. Er was nog geen consensus in de interkabinetten-werkgroep (IKW). Er waren nog heel veel vragen. Wij blijven daar naarstig op voortwerken. Dit dossier is overigens opgenomen in het regeerakkoord. Ik blijf de vragen die hierover rijzen, beantwoorden. Ik hoop meer duidelijkheid te kunnen geven tegen de zomer. Ik hoop dat wij tegen dan het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' vlot kunnen trekken. Het is nodig voor de modal shift, voor het weghalen van transporten van de weg.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik zou u graag bedanken voor uw antwoord, maar uw antwoord stelt mij niet echt tevreden. In deze commissie hebben wij al heel duidelijk gesteld dat wij moeten inzetten op transport over het water. Grote schepen zullen ingezet worden op de verbinding Seine-Schelde, met een equivalent van 220 vrachtwagens per schip. Als wij die 220 vrachtwagens van de weg kunnen halen, is dat erg belangrijk voor de veiligheid van de weggebruikers, vooral voor de fietsers. Ik blijf ervoor pleiten om zoveel mogelijk vrachtverkeer over het water te laten gebeuren.

U zegt dat het dossier klaar was om eind vorig jaar te laten bespreken door de regering. Er was blijkbaar geen overeenstemming tussen de ministers. We zijn intussen eind april en u spreekt van een oplossing tegen de zomer. Dat is opnieuw een vertraging van maanden. Dat is opnieuw een West-Vlaams dossier, naast dat van bijvoorbeeld de zeesluis van Zeebrugge, naast dat van de N8 Ieper-Veurne, dat op de lange baan geschoven wordt. Ik vind uw antwoord jammerlijk. Ik hoop toch dat u hierover op heel korte termijn tot overeenstemming komt binnen de regering.

Ik heb nog een tweede bijkomende vraag. Dit dossier hangt ook samen met de aanpassingen aan de R8, de ring rond Kortrijk. Er moeten drie kruispunten tussen Kortrijk en Harelbeke aangepast worden en er moet een ondertunneling komen in Kuurne. Hebt u hiervan een stand van zaken? Ook voor dit dossier hoop ik op een spoedige aanpak.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, ik begrijp uw bekommernissen perfect, maar het dossier is al meerdere keren besproken op de interkabinetten-werkgroepen en telkens opnieuw worden daar nieuwe vragen gesteld. Ik wilde het dossier wel degelijk eind december agenderen, maar het dossier was toen niet rijp. Ik blijf erop voortwerken. Wij zitten perfect op dezelfde golflengte. Ik kan u helaas vandaag niet zeggen dat ik het morgen kan agenderen, gewoon omdat het dossier nu nog niet rijp is; er zijn nog te veel vragen onopgelost.

Maar ik ga met u akkoord dat als wij de modal shift willen bereiken, wij niet alleen moeten inzetten op e-bussen, maar ook op meer goederentransport over het water. Ik hoop dat ik u voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk binnen afzienbare tijd beter nieuws kan bezorgen.

Wat de R8 betreft, kan ik u niet exact uit het hoofd zeggen wat de stand van zaken momenteel is. Wij hebben meer dan negenhonderd projecten. Maar die gegevens zijn te raadplegen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de oplossing voor de uitbreiding van de haven van Antwerpen en de mogelijke vooruitgang in het dossier van de haven van Zeebrugge – 2426 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe zeesluis in Zeebrugge – 2515 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, de zeesluis in de haven van Zeebrugge is nog een project uit West-Vlaanderen dat een beetje op de lange baan wordt geschoven, hebben we soms de indruk.

Na vele jaren zoeken naar oplossingen en het doorlopen van allerlei procedures lijkt er nu eindelijk een akkoord over de uitbreiding van de haven van Antwerpen. In dat plan vinden we een toekomstperspectief voor de haven, maar ook voor Doel en de andere gebieden. Iedereen is blij met de voorstelling van het project. Dat is goed nieuws, want de toekomst en groei van de haven lijken verzekerd.

In dezelfde berichten over de haven van Antwerpen worden we tegelijk geconfronteerd met de 'demonen van Zeebrugge', zoals het in verschillende artikelen staat. Iedereen weet dat het havenbestuur daar al meer dan twintig jaar vraagt om de bouw van een grotere sluis voor de toegang tot de achterhaven, want nu kunnen grotere schepen, vooral auto- en fruitschepen, de achterhaven alleen bereiken via de Pierre Vandammesluis. De oude Visartsluis, die ook toegang geeft tot de achterhaven, voldoet niet meer aan de noden van de scheepvaart.

De geschiedenis is bekend en kwam uitvoerig aan bod in de commissie tijdens de hoorzitting van 3 februari. Ik wil, voor de duidelijkheid, die discussie niet opnieuw voeren, maar in de bespreking was het toch wel duidelijk dat iedereen een eenduidig plan en een vaste timing vraagt aan de Vlaamse overheid. En daar blijft het voorlopig toch steken. We zullen blij mogen zijn als we tegen het einde van de legislatuur een voorkeursbesluit hebben, want de schop in de grond die drie jaar geleden vooropstond, daar moeten we niet echt meer op rekenen.

Tijdens de bespreking in de hoorzitting stond op de laatste slide dat een alternatieve piste voor een snel kaderend ontwerpprojectbesluit wordt onderzocht. Als ik nu de resultaten zie die in Antwerpen op korte termijn geboekt zijn, dan is er misschien toch nog hoop voor een snelle vooruitgang in Zeebrugge. En daarom had ik graag het volgende van u geweten, minister. Overweegt u een ander traject voor de haven van Zeebrugge en de sluis om sneller tot een gedragen voorstel te komen? Welke aanpak zou u dan wel hanteren?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik zal de inleiding uit de tekst van mijn vraag niet herhalen; collega Fournier heeft dat al toegelicht. Maar wie a zegt, zegt ook snel b. Wie Antwerpen zegt, zegt snel Brugge, of Zeebrugge in dit geval. Als we het hebben over de Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA), denk ik dat iedereen het erover eens is dat het een fantastisch goede zaak is dat daar een akkoord is gevonden. Maar wij kijken dus ook richting de nieuwe zeesluis in Zeebrugge, die toch van bijzonder groot belang is, zoals ik hier al uittreuren herhaald heb, voor de verdere ontwikkeling van die haven, voor de tewerkstelling,

voor de economie, niet alleen van de haven en de havengemeenschap, maar ook van de bredere regio West-Vlaanderen en Vlaanderen.

We weten dat ook die nieuwe zeesluis in Zeebrugge voorwerp is van een complex project als planningsproces. We zijn daar inderdaad op 3 februari al uitvoerig op ingegaan tijdens de gedachtewisseling. En wat daar eigenlijk geconcludeerd kon worden, was dat er nood bleek aan optimalisaties en aan extra initiatieven om ervoor te zorgen dat er deze legislatuur toch een ontwerpprojectbesluit zou zijn. Er werd dan bijvoorbeeld gerefereerd aan de versterking van de projectstructuur met zeven bijkomende aanwervingen vanuit de Vlaamse overheid. Maar ook vanuit de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ) zouden er vijf voltijdsequivalenten (vte's) voor bijkomende technische versterking komen.

Nog tijdens de gedachtewisseling kwam ook het aspect van mogelijke tegenkanting aan bod. Dat is natuurlijk ook niet onbelangrijk. Om dat te voorkomen, is het de bedoeling om zo transparant mogelijk te zijn ten aanzien van de stakeholders. Daarom waren er eind februari informatiemomenten voor bewoners en bedrijven over wat dan flankerende maatregelen genoemd worden.

In die context heb ik de volgende vragen, minister. Kunt u een stand van zaken geven van de verschillende aanwervingen bij de Vlaamse overheid en misschien ook bij MBZ? Zijn die mensen al aangeworven? Zijn die nog in aanwerving? Ik denk dat voor die profielen de krapte op de arbeidsmarkt zich ook laat gelden. Hebben we daar al stappen vooruit gezet?

De allerbelangrijkste vraag is of we uit wat met ECA is gebeurd, lessen kunnen trekken voor Zeebrugge. Hoe evalueert u het projectproces met betrekking tot de nieuwe zeesluis in Zeebrugge in het licht van het proces dat toch snel leidde tot een akkoord over ECA? Zijn er bepaalde aspecten die we vanuit het ECA-verhaal kunnen overnemen om het project zeesluis Zeebrugge zo snel mogelijk te doen slagen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de terechte vragen rond die nieuwe sluis van Zeebrugge ter vervanging van de Visartsluis, die al dateert van 1907, denk ik. We willen daar allemaal vooruitgang boeken, het zijn dus zeker terechte vragen.

Het akkoord dat bereikt werd binnen het complex project ECA, is van een andere orde dan dat wat op tafel zou kunnen liggen voor de kwestie van de nieuwe sluis van Zeebrugge, ook wel in het kader van een complex project. Het zijn beide wel procedures complexe projecten, die ook als eerste zijn opgestart: het complex project rond de nieuwe sluis van Zeebrugge was trouwens het eerste dossier, ook het eerste voorkeursbesluit dat door de Vlaamse Regering kon worden vastgesteld. Het voorkeursbesluit van de nieuwe sluis van Zeebrugge dateert van juni 2019, het voorkeursbesluit van ECA dateert van januari 2020.

Beide zijn pilootprojecten in het kader van de procedure complexe projecten, maar tegen beide voorkeursbesluiten zijn er dan ook een aantal procedures ingeleid bij de Raad van State. Voor de procedures bij de Raad van State tegen het voorkeursbesluit voor de nieuwe sluis van Zeebrugge hebben we al in juni 2021 – midden vorig jaar dus – een akkoord kunnen bereiken, zodat we daar eigenlijk 'Raad van State-proof' waren en we verder konden. Alleen is dan nadien gebleken dat er in het kader van de weg richting een projectbesluit en een projectonderzoeksnota wegens tal van maatregelen en omstandigheden heel veel bijkomend onderzoek diende te gebeuren per specifiek onderdeel dat mee is opgenomen, voor de Nx enerzijds als voor de sluis anderzijds. Dat heel complexe verhaal heeft net tot de conclusie doen leiden dat de initiële timing niet meer haalbaar is. Bij het

Toekomstverbond van Antwerpen rond Doel en het Waasland dat recent is goedgekeurd, is nu pas een einde aan de procedures tegen het voorkeursbesluit gekomen. Wat dat betreft zat de nieuwe sluis van Zeebrugge dus al op voorsprong, maar in het kader van de uitwerkingsfase zitten we met de problematiek dat er heel veel bijkomend onderzoek moest gebeuren. Daarom hebben we beslist daar bijkomend personeel op te zetten. We hadden zeven aanwervingen vooropgesteld bij de Vlaamse overheid, waarbij ook het havenbedrijf zich mee engageerde om een vijftal extra mensen op dit dossier te zetten wegens de specifieke technische knowhow die zij konden aanleveren. Die zeven wervingsprocedures zijn opgestart. Helaas – u hebt er al naar verwezen, mijnheer Maertens: de krapte op de arbeidsmarkt – zijn drie procedures afgesloten zonder kandidaten. Daar wordt dus nu volop opnieuw op ingezet, dat wordt opnieuw gepubliceerd. Ik zou zeggen: spreek allemaal heel uw kennissen- en vriendenkring aan om toch zeker te kandideren en er mee voor te zorgen dat we hier vooruit kunnen rond het dossier van de nieuwe sluis van Zeebrugge. Wat de overige vier procedures betreft: die zijn nog lopende, en daar hopen we uiteraard weldra over te kunnen gaan tot aanwerving.

Wat specifiek de haven van Zeebrugge zelf betreft: zij hebben ook die technische personeelsversterking ingezet voor dit project. Ik kan u niet exact zeggen of die vijf personen vandaag de dag al effectief in dienst zijn, maar alleszins hebben zij ook het engagement genomen om daar verder werk van te maken.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik denk dat de complexe projecten hun naam niet hebben gestolen. Het is inderdaad heel complex geworden. We zijn met de commissie al lang vragende partij om die procedure te herzien. Ik weet dat het niet alleen uw bevoegdheid is, maar zeker ook de bevoegdheid van uw collega Demir.

De vraag van onze fractie is nogmaals hoe het zit met de aanpassingen aan die procedure. Zijn er al bepaalde standpunten, bepaalde ideeën? Wanneer mogen wij de aanpassing van die moeilijke procedure verwachten om zulke projecten toch vlotter te laten verlopen?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Wat de aanwervingen betreft, gaat het over een problematiek die we overal zien. Ook in mijn stad, Izegem, worden vacatures niet ingevuld omdat er geen kandidaten zijn, hoewel wij een voortreffelijke werkgever zijn en zeer aantrekkelijke arbeidsvoorwaarden hebben. Het lukt dus niet. Het is een probleem zowel op de privé- als op de overheidsmarkt. Maar we hopen dat die jobs toch snel worden ingevuld.

Uit de gedachtewisseling weten we ook dat, als we de procedure complexe projecten aanpassen, dit een tijd zal duren. Het zal voor dit project niet meteen de allergrootste oplossing bieden. Ik herinner me wel dat er zou worden bekeken, zeker binnen de administratie, hoe men kan optimaliseren en versnellen binnen de bestaande procedure. Men kan misschien een aantal stappen wat sneller zetten, een aantal stappen bundelen en op die manier overslaan.

Minister, hoever staan we daarmee? Zijn er al vorderingen gemaakt? Kunnen we binnen de bestaande procedure complexe projecten spreken over optimalisatie voor het project nieuwe zeesluis in Zeebrugge?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik denk dat iedereen zich toch wel wat zorgen maakt over het bedrijfsleven en de toekomst van de haven van Zeebrugge. In het laatste kwartaal voor de fusie groeide Zeebrugge met 15 procent. Ik denk dus dat die nieuwe sluis dringend nodig is.

De bouw zou starten in 2024. We zijn er nu al zeker van dat die spadesteek niet meer in deze legislatuur zal gebeuren en opnieuw drie tot vier jaar vertraging zal oplopen. Het bedrijfsleven in Zeebrugge kan dat niet meer uitleggen aan zijn klanten. Men wacht daar al twintig jaar op die nieuwe sluis. Ik denk dat dat eigenlijk ontoelaatbaar is. Het zijn niet mijn woorden, maar ook de woorden van onder andere Marc Adriaensens, de voorzitter van Association Port of Zeebrugge Interests. Ze maken zich terecht grote zorgen. Wij moeten ons in het parlement eveneens zorgen maken over de gevolgen voor de tewerkstelling enzovoort.

Minister, wat vindt u van die vernietigende en alarmerende uitspraken van de heer Adriaensens, die die uitspraken reeds een jaar geleden deed? Hoe moeten de bedrijven dit nog blijven uitleggen aan hun klanten? Wat moeten buitenlandse bedrijven die miljoenen euro's willen investeren daarvan denken? Wordt er over dat project voldoende en transparant genoeg gecommuniceerd door Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) naar de bedrijven? Ik denk dat we met vuur aan het spelen zijn voor de toekomst en in het bijzonder voor de toekomst van die bedrijven.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Iedereen schrikt natuurlijk dat die mensen, die aanwervingen niet gevonden worden. Maar de collega heeft gelijk dat het moeilijk is.

Ik heb daar nog een vraag over, en ik ga ze toch stellen. Want we kunnen ook zeggen dat we ze nooit gaan vinden, en dat de zeesluis er nooit komt. Je moet daar toch opletten. Wat is het plan van aanpak? Kunt u zeggen wat de uiteindelijke deadline voor die eerste spadesteek is? Want we zullen niet kunnen zeggen dat er geen onderzoeken komen en dat we die zeesluis dus niet gaan bouwen. Dat noem ik echt een horrorscenario voor de bedrijven, voor de mensen die er werken, voor de omwonenden. Het zorgt voor onzekerheid. Wat is de echte, ultieme deadline voor de eerste spadesteek? Desnoods worden er mensen gedetacheerd van ergens anders. Maar je kunt toch niet hele project laten blokkeren door een vacaturetekort?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, we hebben daar eigenlijk ook al eens een hoorzitting over gehad, een beetje op mijn verzoek. De zeesluis voor Zeebrugge is een van de grootste maatschappelijke dossiers. Zoals u weet heeft de haven indirect zo'n 20.000 werknemers, en mocht die sluis die er vandaag is, niet meer werken, dan is dat een complete ramp voor de haven. Ik wil toch wel eens de ernst van de investering beklemtonen.

Anderzijds bent u de zoveelste minister die bezig is met dit dossier. Ook minister Weyts had de eerste spadesteek beloofd, ook rond andere zware dossiers in de omgeving rond Brugge. Dat is toen niet gelukt. U zet daar uw schouders onder, ik weet dat. Maar uiteindelijk moeten we toch ook de zaken durven te benoemen zoals ze zijn. Het complex project is de bevoegdheid van minister Demir. Het is niet MOW, maar wel het Departement Omgeving dat bepaalt op welke manier en met welke diepte de onderzoeken moeten gebeuren. MOW voert dus ook maar uit waartoe het hoofd van de administratie Omgeving, van die cel, eigenlijk beslist. En daar kan eigenlijk ook niet over gediscussieerd worden als je de procedure bulletproof wilt laten gebeuren.

We hebben naar aanleiding van de hoorzitting eigenlijk een gemeenschappelijke ondervraging gevraagd, en niet alleen van MOW, de bedrijven en MBZ. We vroegen eigenlijk ook specifiek of het kabinet van Omgeving toen aanwezig kon zijn. Die hebben allemaal hun kat gestuurd. Ik denk dat dat toch wel een beetje het probleem is. Als u zegt dat u die investeringen inschrijft, als het in het regeerakkoord staat, als u zegt dat we ervoor gaan, dan denk ik toch dat er eens moet worden samengezeten. Want een investering hangt ook af van een vergunning.

Ik kan wel mijn collega Lambrecht volgen: als de vacature niet kan worden ingevuld, dan moeten er andere oplossingen komen. Dan moet er inderdaad misschien vanuit een ander project of vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) iemand gedetacheerd worden. Als dat een prioritair investeringsdossier is, dan moet daar personeel voor gevonden worden. En daar zou ik toch willen vragen dat u er bij uzelf en bij uw collega's op aandringt dat we deze investering ernstig nemen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik denk dat we allemaal volkomen overtuigd zijn van de noodzaak, de sense of urgency voor die nieuwe sluis. Ik denk dat niemand daaraan twijfelt. De havens zijn sowieso heel belangrijk voor heel onze economie, voor heel onze welvaart. En het is een taak voor ons als Vlaamse overheid om ook te blijven investeren in die havens.

Laat mij wel duidelijk stellen dat er een vertraging is in het kader van de procedure complexe projecten voor de bouw van die nieuwe sluis. Dat heeft niets te maken met die vacatures, die drie van de zeven rondes die niet ingevuld raken. Integendeel. Wij hebben die vacatures geplaatst om net snelheid te kunnen maken, omdat we eind vorig jaar geconfronteerd werden met een boodschap van het studie-bureau, dat samen met het Departement MOW de begeleiding doet van de hele procedure complexe projecten rond de nieuwe sluisen van Zeebrugge. Toen vertelde het studie-bureau ons dat het bezig is met de uitwerkingsfase van dat voorkeursbesluit. Maar zowel voor de sluis als voor die nieuwe verbindingsweg, die Nx, liggen er immens veel inrichtingsvoorstellen op tafel, waarbij we voor elk daarvan een duidelijk, grondig onderzoek moeten doen over wat de impact is op de luchtkwaliteit, op mens, op natuur, op verkeer, op mobiliteit. Er waren dus immens veel inrichtingsvoorstellen, en daarover kwam het studie-bureau vertellen dat zij nooit de zomer van 2022 zouden halen om een projectbesluit klaar te hebben.

Wat hebben we toen gedaan? We hebben gezegd dat we daar extra mankracht zouden inzetten, en we gaan ook onmiddellijk al 'vertrechten'. We gaan sowieso een aantal inrichtingsvoorstellen elimineren die heel moeilijk haalbaar lijken. Men gaat vertrechten tot slechts enkele voorstellen. En daarrond heeft recent ook een infomarkt plaatsgevonden. De mensen van West-Vlaanderen zullen dat wel beter weten.

In het kader van de klachten en de specifieke vragen en bekommernissen rond de stationswijk in Zeebrugge hebben mensen van MOW daar ook een bezoek gebracht, om aan hun bekommernissen tegemoet te komen. En het is nu het opzet om tegen de zomer van 2022 met ons inrichtingsalternatief te komen, de keuze daaromtrent vast te leggen, en dat dan richting een projectbesluit uit te werken.

Ik hoop alleszins dat we dat projectbesluit zeker deze legislatuur nog kunnen nemen. Nu, het projectbesluit is finaal het groen licht om vervolgens effectief over te gaan tot aanbesteding en dergelijke, en zodoende de schop in de grond.

Die aanwervingen hebben we gedaan om nog bijkomend die onderzoeken te kunnen faciliteren. Daarnaast wordt het almaar moeilijker om grote infrastructuurwerken te doen, maar daarom is juist ook die procedure complexe projecten er

gekomen: om veel meer inspraak te hebben en om die cocreatie mee mogelijk te maken. Maar inderdaad, we stellen vandaag de dag vast dat er nog een aantal leemtes zitten in dat decreet Complexe Projecten, omdat de procedures nog altijd heel lang duren. Want voor elk mogelijk inrichtingsalternatief moet men heel veel bijkomende onderzoeken doen. Men moet een milieueffectrapport (MER) doen, een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) doen. Men moet continu alles tot in detail, voor elk mogelijk inrichtingsalternatief, gaan onderzoeken. Dat zorgt voor heel veel workload, dat vraagt heel veel inspanningen van de studie bureaus, waar ook een enorme krapte op de arbeidsmarkt is. En dat maakt juist dat het allemaal zo lang duurt. Wat dat betreft ben ik ook zeker vragende partij om ons decreet Complexe Projecten aan te passen, om daar een aantal elementen aan toe te voegen om dat te versnellen.

Het is inderdaad de bevoegdheid van het Departement Omgeving. Zij zijn op dit ogenblik bezig met de evaluatie van het decreet Complexe Projecten. Maar wij hebben zelf vanuit onze administraties zeker ook de knelpunten die wij op dagelijkse basis ondervinden, op tafel gelegd.

Inzake leefbaarheid, milieu en klimaat, al die facetten, worden nu de verschillende inrichtingsalternatieven afgetoetst. En ik hoop dat wij in de zomer van 2022 hier een inrichtingsalternatief hebben. We kennen het belang, we weten dat de Visartsluis al meer dan 100 jaar oud is, en dat de Vandammesluis dateert van midden de jaren 80, en dat we daar grootschalige onderhoudswerken aan plannen. En als een sluis definitief uitvalt, dan is de haven ontoegankelijk. We blijven daar dus volop op inzetten en daarover waken, maar u hebt zeker ook in mij een bondgenoot als u zegt dat we de procedures moeten herbekijken en moeten durven te hervormen. We moeten kunnen komen tot een snellere uitrol van die infrastructuurprojecten.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik ben mij er ook wel van bewust dat, als we de procedure voor complexe projecten aanpassen, dat niet direct een invloed zal hebben op de procedure van de haven van Zeebrugge. Maar ik denk dat we hier nu al ettelijke maanden horen dat die procedure geëvalueerd wordt, dat ze ermee bezig zijn op het kabinet Omgeving. En misschien moeten wij hier met de voltallige commissie eens naar de commissie Omgeving gaan om daar ook nog eens onze vragen te stellen. Want ik denk dat het echt wel hoogdringend is om toekomstige projecten – niet de huidige maar de toekomstige projecten – sneller te laten verlopen, dat die procedure snel geëvalueerd wordt en aangepast wordt. Bedankt.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik weet, toen er een akkoord kwam over de extra containercapaciteit in Antwerpen, dat dat akkoord op hoera en gejuich werd onthaald, maar ook een beetje op ongerustheid, ongerustheid in de havengemeenschap van Zeebrugge. Daar deden toch snel wat geruchten de ronde: als Antwerpen nu zijn project binnen heeft, zou het dan nog vooruitgaan in Zeebrugge?

Ik heb hier vandaag het tegenovergestelde gehoord, en dat is het belangrijkste, denk ik. Vanuit de regering blijft het signaal gescandeerd worden dat die zeesluis er moet komen, zo snel mogelijk. En er worden stappen gezet. Dat is voor mij echt het belangrijkste. Ik hoop echt dat u er inderdaad in slaagt om tegen de zomer van dit jaar met het inrichtingsalternatief te komen, omdat we dan wel ineens een stap of twee verder kunnen zetten.

Ik hoop dat we daarin zullen slagen, in het belang van de haven van Zeebrugge, en in het belang van die duizenden werknemers en bedrijfsleiders in de buurt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van het aantal snelheidsovertredingen
– 2503 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe campagne rond snelheidsovertredingen
– 2521 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, op 11 april heeft federaal minister Vincent Van Quickenborne aangekondigd dat tegen de zomer alle snelheidscontroles op snelwegen altijd actief moeten zijn, zonder tolerantiemarges. Momenteel worden er nog tolerantiemarges gehanteerd bij snelheidscontroles, en in Vlaanderen ook quota. Dat betekent dat wanneer een bepaald aantal overtredingen is vastgesteld, de andere niet meer vastgesteld worden.

Sinds oktober liepen er zeven proefprojecten op snelwegen, waarvan twee in Vlaanderen, waarbij de tolerantiemarges en quota werden afgeschaft. Op die twee Vlaamse trajecten betekende dat in de praktijk dat de trajectcontroles permanent in plaats van twee weken per maand actief waren. Dat resulteerde in een verdubbeling van de pakkans. Bij de Waalse proefprojecten werd er zelfs een verviervoudiging van de pakkans bij overdreven snelheid gerealiseerd.

Het is belangrijk dat die hoge pakkans zich ook vertaalt in een lagere snelheid, want het is ons niet te doen om de boetes maar om de verkeersveiligheid. De gemiddelde gecorrigeerde snelheid daalde bij deze proefprojecten van 130 naar 120 kilometer per uur. Volgens Vias zou dankzij deze snelheidsafname het risico op dodelijke ongevallen met meer dan 30 procent afnemen.

In de eerste helft van 2021 werden er in het hele Vlaamse Gewest meer dan 1,6 miljoen bestuurders betrapt op te snel rijden, zo meldt de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Ten opzichte van 2019 is het aantal vaststellingen van overdreven snelheid met meer dan 11 procent gestegen. Iets meer dan een kwart van de bestuurders, 27,4 procent, reed meer dan 10 kilometer per uur boven de toegestane limiet. Minister, u hebt in het antwoord op mijn schriftelijke vraag van 9 december 2021 gezegd dat die stijging het gevolg is van een combinatie van enerzijds sneller rijden – onder meer door corona, in combinatie met een gewijzigd mobiliteitspatroon, wat voor een gedragswijziging zorgde bij sommige weggebruikers – en anderzijds natuurlijk het verhoogde aantal controles.

Uit diezelfde schriftelijke vraag bleek dat er op dat moment 240 van de 405 trajectcontroles en 955 van de 1241 geïnstalleerde flitspalen in dienst van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) effectief in werking waren. Minister, u verklaarde in het antwoord op die vraag ook dat u een voorstander bent van de verplichting van Europa om nieuwe voertuigen vanaf 2022 met een ISA-systeem (Intelligent Speed Assistance) uit te rusten. Dat is een systeem voor intelligente snelheidsondersteuning waardoor mensen zich automatisch aan de opgelegde snelheidsbeperkingen gaan houden.

Minister, hoe staat u tegenover de federale beslissing om tegen de zomer geen tolerantiemarges of quota meer te hanteren op snelwegen?

Bent u er voorstander van om ook op gewestwegen of lokale wegen de tolerantie-marges en quota te schrappen?

Wat is de huidige werkingsgraad van de 405 geïnstalleerde trajectcontroles en 1241 geïnstalleerde flitspalen van AWV? Als er nog bij gekomen zijn, dan vernemen we dat natuurlijk ook graag.

Hebt u zicht op de plaatsen in Vlaanderen waar de meeste snelheidsovertredingen gebeuren? Is dat een criterium waar AWV ook rekening mee houdt bij de inplanting van trajectcontroles en flitspalen?

Hoe wilt u bestuurders van nieuwe wagens overtuigen om ook effectief gebruik te maken van het systeem voor intelligente snelheidsondersteuning?

Er is tot slot een oproep van de federale overheid, via de website [ikhebimpact.be](https://www.ikhebimpact.be), waarbij de overheid onder andere oproept om slechts 100 kilometer per uur te rijden op de autosnelweg, met het oog op een brandstofbesparing van 10 tot 15 procent. Ik heb zelf dat voorstel voor de paasvakantie ook nog naar voren gebracht. U hebt toen gezegd dat u dat zeker niet wilt verplichten, maar u was wel enthousiast over mensen die dat spontaan willen doen. Ik vroeg mij af of u zich ook aansluit bij die federale oproep, en of u ook mee wilt werken aan de bekendmaking daarvan.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, ik ga mijn vraag inkorten, want collega Bex heeft al een paar zaken gezegd.

Maar inderdaad, in de eerste helft van 2021 werden meer dan 1,6 miljoen bestuurders in Vlaanderen betrapt op overdreven snelheid. Dat blijkt uit recente cijfers van de federale politie. Dit betekent een stijging met 11 procent in vergelijking met dezelfde periode in 2019. Van de overtreeders die vorig jaar werden betrapt, reed iets meer dan een kwart meer dan 10 kilometer per uur te snel.

In een reactie stelde u dat deze cijfers aantonen dat te snel rijden nog steeds een groot probleem is en dat u daarom samen met de VSV een nieuwe campagne zult lanceren of hebt gelanceerd. En mijn vragen gaan over die sensibiliseringscampagne, die zeker geen kwaad kan. We zijn daar voorstander van. Maar dat kan niet zonder een streng sanctioneringsbeleid. Ik heb dan ook de volgende vragen.

Op welke manier hoopt u dat deze nieuwe campagne een sterker effect zal hebben dan de voorgaande campagnes?

Vond er naar aanleiding van deze nieuwe cijfers van de federale politie al overleg plaats met de bevoegde federale collega's?

Op welke manier kunnen de verschillende beleidsniveaus volgens u nog beter samenwerken in de strijd tegen overdreven snelheid in het verkeer?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de vragen. De snelheidsovertredingen zijn inderdaad opnieuw toegenomen.

U vraagt ten eerste naar mijn standpunt over die federale beslissing omtrent de tolerantie marges en quota bij trajectcontroles. Ik kan uiteraard alleen maar toejuichen dat als er inbreuken worden vastgesteld, daar uiteraard ook een sanctie aan wordt gekoppeld. Ik sta dus uiteraard achter dit standpunt dat recent werd aangekondigd.

Meer zelfs, ik kan aangeven dat we ook bij de opmaak van het interfederaal verkeersveiligheidsplan 'All For Zero', dat we samen met de andere mobiliteitsministers, gewestelijk en federaal, opstellen, hier ook al concrete pistes over

hadden opgenomen. Daarin staat onder meer heel specifiek dat we het verhogen van de effectiviteit en efficiëntie van de handhaving willen vooropstellen, onder andere via de afschaffing van de quota voor controles en van de tolerantiemarges voor verkeersovertredingen. Ik ben dus blij dat federaal minister Van Quickenborne hiermee onmiddellijk uitvoering geeft aan wat is opgenomen in dat gezamenlijk plan All for Zero.

Wat is de stand van zaken van de trajectcontroles op gewestwegen en gemeentewegen? Ik denk dat we op dat vlak geen onderscheid moeten maken. Als we vooropstellen dat we geen quota meer willen voor de autosnelwegen, dan moet dat ook gelden voor de gewestwegen. We zouden daar geen onderscheid in moeten maken.

De operationele uitbating van de installaties en de vervolging is een politionele en gerechtelijke bevoegdheid, en dat zit dus bij de federale collega's. U weet dat wij met het Agentschap Wegen en Verkeer zorgen voor de installatie. We zorgen dat er trajectcontroles komen. Het uitlezen van de overtredingen en het daaraan koppelen van boetes valt dus onder het politionele en gerechtelijke luik. Ik geef ook altijd mee dat wij geen trajectcontroles opzetten om mensen maximaal te beboeten. Het opzet is dat iedereen zich aan de snelheidslimieten houdt. Die zijn er uiteraard niet voor niks; ze hebben te maken met het verhogen van de verkeersveiligheid. Ik vind het dus alleen maar positief als men zegt dat er geen quota of beperkingen meer zijn in het uitlezen van die trajectcontroles.

Ik wil ook nog meegeven dat wij vandaag de dag al 251 geïnstalleerde trajectcontroles hebben. We hebben er op dit moment 391 voorzien; die zijn gepland en in voorbereiding, of de installatie daarvan is bezig. Bij die 391 komen er nu, op vraag van de lokale besturen, nog eens 42 bij. En van die 391 zijn er dus 251 reeds geïnstalleerd. Daar kan men dus politioneel en gerechtelijk, bij de samenwerking met de verwerkingscentra, in principe overgaan tot uitlezing.

Er werden ook vragen gesteld over de werkingsgraad, de technische werkingsgraad van de trajectcontroles die onder de verantwoordelijkheid van AWV vallen. Daarover kan ik zeggen dat die vandaag op 63 procent ligt. Concreet zijn 158 van de geïnstalleerde trajectcontroles al effectief in werking. Bij de flitspalen is er vandaag de dag een werkingsgraad van 77 procent.

Voor de werkingsgraad van de snelheidshandhaving moet ik opnieuw verwijzen naar de federale collega's. Dit valt onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken en Justitie. Het is dus aan hen om daar te kijken naar de verwerkingscentra die zorgen voor de uitlezing van die trajectcontroles, en hoe de koppeling met het ANPR-managementsysteem (Automatic Number Plate Recognition) concreet verloopt.

Jaarlijks voert AWV een vergelijkende analyse uit op basis van de ongevallen- en snelheidsdata van zowel alle ontvangen aanvragen voor trajectcontroles van lokale besturen als de wegsegmenten die AWV in beheer heeft. Aan de hand daarvan heeft AWV een eigen prioriteitenlijst om al dan niet trajectcontroles te doen, en gaat het al dan niet in op de specifieke vragen van de lokale besturen. Op die bijkomende lijst worden nu weer 42 extra locaties geplaatst.

Wat dan het verhaal van ISA betreft: dit sluit naadloos aan bij wat wij ook hebben opgenomen in ons Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. We hadden daar 37 maatregelen, en de negentiende maatregel is net dat we verkopers willen sensibiliseren en aanmoedigen om nieuwe gebruikers ook de juiste informatie en richtlijnen mee te geven bij de aankoop van een voertuig. Zo kan ook de snelheid worden aangepast, en het gebruik van ISA past hier natuurlijk perfect in. Het is van groot belang dat verkopers die correcte informatie meedelen aan de gebruikers, en dat bij de aankoop van een nieuw voertuig de ingebouwde technologie, die er net is

om de verkeersveiligheid te verhogen, ook optimaal en met kennis van zaken gebruikt wordt.

Collega Bex, u had ook een vraag over die 100 kilometer per uur op snelwegen. U kent al langer mijn standpunt, namelijk dat ik dat niet wil opleggen. Maar ik wil andermaal herhalen dat wie slim is, sowieso ecologisch zal rijden, zeker wanneer we kijken naar de brandstofprijzen vandaag de dag. Wij kunnen alleen maar elke weggebruiker oproepen om zijn of haar rijgedrag aan te passen aan de zogenaamde ecodrivingprincipes.

Mevrouw Lambrecht, u had het over de sensibiliseringscampagnes. Zoals u zelf aangeeft in uw vraag, lijkt de attitude van de Vlaming langzaam maar zeker in de juiste richting te evolueren. Onderzoek van de VSV wijst uit dat het besef van de risico's verbonden aan een onaangepaste snelheid groeit. Desalniettemin hadden we dat ook liever teruggezien in de verkeersveiligheidsstatistieken.

We zijn deze en ook volgende week volop bezig, met onze verkeersveiligheidstafels, met de analyse van de verkeersveiligheidsstatistieken. En we zien toch dat snelheid nog altijd een van de grote killers is en een enorme impact heeft.

De VSV blijft de verantwoordelijke om in opdracht van de Vlaamse overheid een aantal campagnes uit te rollen, te ontwikkelen. We vragen daar uiteraard ook om telkens die campagnes te evalueren en te kijken wat de impact is, om zodoende mensen er opnieuw toe aan te zetten om de snelheden te respecteren. In een volgende panelbevraging zal men kijken wat de effecten zijn van de campagne die nu lopende is.

Dan is er het overleg met het federale niveau. Wij hebben natuurlijk regelmatig overleg met hen. Het is nu niet dat wij, onmiddellijk na kennisname van deze feiten, gezegd hebben dat we hierover een spoedoverleg moeten houden. We weten al langer dat snelheid een van de killers is in het verkeer. Maar alleszins blijf ik erbij dat wat minister Van Quickenborne heeft gelanceerd – komaf maken met tolerantiemarges en quota –, sowieso een goed gegeven is. Zoals ik al zei, hadden we dat ook al mee opgenomen in ons verkeersveiligheidsplan All For Zero.

Tot slot herhaal ik nog eens dat ik afgelopen week met de verkeersveiligheidstafel van zowel West- als Oost-Vlaanderen aan tafel heb gezeten. Dat kadert ook in onze beleidsvisie Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA): er samen voor zorgen dat de verkeersveiligheid kan worden verhoogd. We hebben ook een grondige analyse gegeven per provincie over waar welke ongevallen gebeuren, op welk wegsegment, kruispunt, doortocht, en bij welke snelheidsregimes en dergelijke meer. Ook het aantal ongevallen op gemeentewegen versus gewestwegen wordt geanalyseerd. Het grootste aandeel gebeurt nog altijd op gemeentewegen, en die samenwerking met lokale besturen en een verdere bewustmaking zijn nog altijd zeer belangrijke aspecten. Door samen de krachten te bundelen denk ik dat we meer kunnen bereiken, en hoop ik een kentering te creëren in de slechte cijfers rond verkeersveiligheid.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, bedankt voor de duidelijke antwoorden. We gaan het niet meer hebben over die 100 kilometer per uur, maar het zijn antwoorden waar ik in zekere mate zelfs blij en tevreden van word.

Minister, ik denk dat u absoluut gelijk hebt als u zegt dat we automobilisten niet moeten pesten of dat we niet moeten proberen om hun boetes op te leggen. De bedoeling is om het verkeer voor iedereen veiliger te maken. In die zin is de eerste stap ervoor zorgen dat mensen bijvoorbeeld gebruikmaken van technologische hulpmiddelen, zoals bijvoorbeeld die intelligente snelheidsaanpassers.

Tegelijk vind ik het zeer goed dat u zegt dat wat er op federaal vlak beslist is over de snelwegen, eigenlijk ook voor gemeentewegen en gewestwegen zou moeten gelden. Maar u verwijst dan naar de politionele en gerechtelijke bevoegdheid, die federaal zit. We weten dat daar nog een zekere aanpassing aan al die systemen moet gebeuren, en dat daar ook een personeelsuitdaging is. Maar tegelijkertijd zijn de technieken die vandaag beschikbaar zijn om zulke dingen te gaan verwerken, toch ook behoorlijk efficiënter geworden.

Ik wilde u eigenlijk vragen of u van plan bent, samen met uw collega-ministers van Mobiliteit van de gewesten, om aan het federale niveau te vragen ook voor de gewestwegen en gemeentewegen die aanpassing door te voeren. Ik denk dat dat een vraag is waarvoor u zeker ook op de steun van uw collega Elke Van den Brandt zult kunnen rekenen, die vragende partij is om dat ook in Brussel te doen. Dus ik hoop dat u dat samen met uw collega's op de federale tafel legt, en daar heel veel nadruk op legt.

Een tweede bedenking die ik mij toch maak, minister, gaat over de trajectcontroles en flitspalen die we aankopen. U zegt dan dat 63 procent van de trajectcontroles werkt, en 77 procent van de flitspalen. Intuïtief is een mens toch geneigd om te zeggen dat men niet tevreden is over een aankoop als iets maar voor 63 of 77 procent werkt. Dan zou je bij wijze van spreken je geld terugvragen. Mijn vraag is of u kunt uitleggen waarom dat zo is. Ik zal niet zeggen dat ze constant aan 100 procent moeten werken, dat zal wel nooit mogelijk zijn. Maar 63 procent is toch gewoon te weinig, dat verwacht je niet wanneer je investeert in die installaties. Wat gaat u daaraan doen?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik denk dat wij vanuit onze fractie altijd heel sterk voorstander zijn geweest van trajectcontroles. Volgens ons is dat ook veel beter dan flitspalen. Ik heb soms het gevoel dat wanneer iemand aan een flitspaal passeert, hij afremt tot 100 kilometer per uur, waardoor dat veel meer voor onveilige situaties zorgt dan dat het de veiligheid zou bevorderen. Maar zonder de handhaving waren we natuurlijk niets met die trajectcontroles. Daarom is het ook wel heel goed dat de samenwerking tussen de Federale en de Vlaamse Regering er eindelijk is, en dat die trajectcontroles efficiënt werken.

Ik heb nog een bijkomend vraagje, minister. Er zijn meer snelheidsovertreders, maar is er al eens een percentage berekend van het aantal controles ten opzichte van het aantal verkeersboetes? Want hoe meer controles er zijn, hoe meer boetes er ook zullen zijn. Dus het zou wel belangrijk kunnen zijn dat we eens die percentages zien. Want die naakte cijfers, zoals het aantal op zich, is misschien wel goed, maar het geeft niet echt duiding in vergelijking met het aantal controles. Het is misschien geen makkelijke vraag, maar het zou toch interessant zijn om dat eens uit te dokteren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, dat is zeker een interessante vraag. Ik weet uit mijn vorig leven als burgemeester, en dus ook als voorzitter van het politiecollege, dat we wel telkens die afrekening maakten: hoeveel controles zijn er uitgevoerd en hoeveel snelheidsovertredingen zijn er effectief begaan? Of hoeveel boetes zijn eraan gekoppeld? Dat is opnieuw die federale materie, maar ik denk wel dat men dat per lokale politiezone doet. Ik weet niet of hier nog burgemeesters zitten die dat al dan niet kunnen bevestigen, maar wij deden dat alleszins in de lokale politiezone Maasland. Ik denk dat men daar moet kijken naar de federale overheid, die die gegevens wel zal kunnen krijgen. Alleszins zullen ook de lokale politiezones die gegevens hebben.

Mijnheer Bex, wat die trajectcontroles betreft: ik heb daarstraks al gezegd dat 251 van die trajectcontroles effectief geïnstalleerd zijn. Daarvan zijn er op dit moment 158 waarvan de vaststellingen effectief verwerkt worden door de lokale zone of door de gewestelijke verwerkingscentra (GVC's). En dat is die 158 of 251, dat is die 63 procent van de technische werkingsgraad van de door AWW geplaatste trajectcontroles. Die resterende 93 die nog niet opgeleverd en/of gekoppeld zijn aan het ANPR-managementsysteem, dat vormt de volgende stap die moet gebeuren, samen met de federale politie. Het is dus niet zo dat als je iets koopt, het dan automatisch gebreken vertoont en dat het daarom niet werkt. Neen, men plaatst eerst de paal met daarin de camera's, en dan moet nog de digitale connectie gemaakt worden met het managementsysteem, en het moet geïjkt worden en dergelijke. Dan pas kunnen de gewestelijke verwerkingscentra of de lokale politiezones overgaan tot uitlezing van de gegevens.

Daarnaast gebeurt er sowieso ook regelmatig vandalisme, en dat heb ik misschien te weinig benadrukt. Er denk dat er bij zo'n 25 procent vaak sprake is van vandalisme of dergelijke. Ook door verkeersongevallen werkt een trajectcontrole of fliccamera soms niet. Maar alleszins is onze boodschap altijd dat, overal waar er trajectcontrole is, we die quota willen wegwerken. Daar zijn we het helemaal mee eens. En als er straks een volledige bezetting is bij de gewestelijke verwerkingscentra, onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken, en er veel mankracht is bij Justitie, onder de bevoegdheid van de minister van Justitie, dan hoop ik dat men alles kan uitlezen, en dat er geen quota of beperkingen meer zullen zijn bij onze trajectcontroles.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Er zijn verschillende punten om te blijven aanklaarten bij de federale collega's, samen met de mobiliteitsministers van de verschillende gewesten. Ik moedig u alleszins aan om dat te blijven doen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik word hier nog even op de vingers getikt door mijn medewerker. Die 25,9 procent is alles wat niet is gelinkt aan het ANPR-managementsysteem. 4 procent is op dit ogenblik niet bruikbaar door vandalisme of beschadiging. En 4 procent is toch een pak minder dan 25 procent, vandaar even deze rechtzetting.

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 uitstel van de inwerkingtreding van het flexplusvervoer – 2513 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, we hebben op 17 maart een hoorzitting gehad over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Na een overleg met de betrokken stakeholders heeft uw kabinet op 31 maart bevestigd dat de invoering van het flexplusvervoer zal verschuiven naar een latere datum en niet zal ingaan op 1 juli 2023. Pas als er meer duidelijkheid is over de werking van de mobiliteitscentrale en de mobiliteitsindicatiestelling, zou er een nieuwe streefdatum worden gezocht. Ook de geplande proefprojecten inzake flexplusvervoer zullen voorlopig niet doorgaan. Tot de invoering van het flexplusvervoer zal de huidige werking van de

Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) en de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) onder het Compensatiedecreet blijven doorlopen.

Minister, ik zal consequent zijn met wat ik hier eerder heb gezegd, en dus niet beginnen te foeteren omdat u dingen uitstelt. Dit is inderdaad wat ik u een dikke maand geleden heb voorgesteld: haal een aantal aspecten uit die hervorming, zodat de hervorming zelf kan worden gerealiseerd. Ik denk dat u met deze beslissing heel wat ongerustheid hebt kunnen wegnemen, weliswaar tijdelijk, bij al die mensen die met dat aangepast vervoer bezig zijn. Ik had u een tijdje geleden, in februari 2022, een schriftelijke vraag gesteld over dat flexplusvervoer. U antwoordde toen dat er aan een regeringsbesluit werd gewerkt om te bepalen wie in aanmerking komt voor het flexplusvervoer. Dat is die mobiliteitsindicatiestelling. Ook gaf u aan dat er een overzicht van de startbudgetten voor het flexplusvervoer voor het eerste werkingsjaar van vervoer op maat van alle vijftien vervoerregio's is gemaakt. Daaruit blijkt dat er in totaal in zo'n 63 miljoen euro wordt voorzien voor flexplusvervoer, maar dat er zeer grote verschillen zijn wat de beschikbare budgetten per inwoner betreft tussen de diverse vervoerregio's. Dat was ook zo voor de historisch gegroeide budgetten voor DAV's en MAV's, met dat verschil dat in de diverse regio's niet hetzelfde aanbod qua aangepast vervoer werd aangeboden. We hopen toch dat dat in de toekomst wél uniform zal worden, door de mobiliteitsindicatiestelling. In de vervoerregio Vlaamse Rand zou er zelfs in minder budget worden voorzien voor het flexplusvervoer dan er momenteel beschikbaar is voor de werking van MAV's en DAV's. Onder het decreet Basisbereikbaarheid zou het voor deze organisaties bovendien enkel nog mogelijk zijn om een beroep te doen op vrijwilligers als er geen professionele werknemers voor die diensten kunnen worden gevonden. Nochtans steunen DAV's vandaag zeer sterk op vrijwilligerswerk. In 2019 voerden de DAV's 276.000 ritten aangepast vervoer uit.

Minister, u ziet dus dat ik het uitstel waardeer dat u geeft aan dat luik van de hervorming, maar gelet op mijn eerdere schriftelijke vraag en het feit dat de processen toch zullen blijven doorlopen, leek het mij toch nuttig om een aantal vragen te stellen naar aanleiding van de antwoorden die u op mijn schriftelijke vraag hebt gegeven.

Welke stakeholders worden er betrokken bij het uitwerken van de mobiliteitsindicatiestelling, en op welke manier? Welk tijdspad ziet u nu voor de opmaak van het besluit van de Vlaamse Regering waarin die mobiliteitsindicatiestelling wordt bepaald? Worden die stakeholders ook betrokken bij het bepalen van een nieuwe streefdatum voor het in werking treden van het flexplusvervoer? Kunt u verduidelijken wat u bedoelt met uw antwoord dat er enkel met vrijwilligers mag worden gewerkt als er geen professionals beschikbaar zijn? Betekent dit dat men dat kan doen als er een vacature wordt opengesteld en die niet worden gevonden? Hoe moeten we dat zien?

Een volgende vraag wil ik stellen over de startbudgetten voor het flexplusvervoer waarin in de vervoerregio's wordt voorzien. Vandaag ligt de gemiddelde kostprijs voor een rit bij DAV's en MAV's vrij laag door de inzet van vrijwilligers, maar rekening houdend met het Taxidecreet, de noodzaak te werken met vast personeel in plaats van met vrijwilligers en het feit dat de vervoerders in de toekomst marktconforme prijzen moeten indienen, zullen die budgetten wel volstaan om te doen wat nodig is voor de mensen die daar recht op hebben? Hoe schat u specifiek de situatie in de vervoerregio Vlaamse Rand in, waar het startbudget voor flexplusvervoer eigenlijk lager ligt dan wat er vandaag is voor de werking van DAV's en MAV's? Er zijn grote verschillen in het startbudget voor flexplusvervoer per inwonersaantal tussen de diverse vervoersregio's. Hoe is dat te rijmen met een uniform aanbod aan aangepast vervoer?

In 2020 ging er 3,4 miljoen euro naar de werking van DAV's en MAV's, terwijl de vervoerregio's 6,3 miljoen euro zouden inzetten voor flexplusvervoer. Nu wordt de

invoering van het flexplusvervoer uitgesteld. Wordt dat budget van 3,4 miljoen euro dan voorlopig behouden, of kunnen de DAV's en MAV's gebruikmaken van het volledige voorziene budget voor flexplusvervoer? Komen die middelen opnieuw uit het budget waarin de vervoerregio's hebben voorzien voor vervoer op maat, of hoe gaat dat concreet in zijn werk? Moeten de vervoerregio's opnieuw een oefening maken om hun vervoer op maat bij te stellen door deze budgetaanpassing?

Tot slot, en misschien de meest omvangrijke vraag: zijn er nog andere onderdelen van het decreet Basisbereikbaarheid die u ook zou willen uitstellen, die u ook voorlopig uit de hervorming wilt lichten, net om de hervorming meer kans op succes te geven, zoals u nu terecht doet met dit onderdeel van de hervorming?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, dank u wel voor uw vele vragen, en zeker ook dank voor uw appreciatie voor het feit dat we dit inderdaad hebben uitgesteld. Het is hier in deze commissie al meerdere keren aan bod gekomen. Ook mevrouw Brouwers en mevrouw Schryvers hebben daar al meerdere malen op gefocust: wat met die MAV's en DAV's? We weten ook allemaal dat er nog heel wat werk op tafel lag. Misschien wel het meest belangrijke is de hele kwestie van de indicatiestelling. Dat is zeker niet alleen een bevoegdheid van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Ter zake moeten we met alle mogelijk partners rond de tafel zitten. Het gaat in dezen om mensen met een mobiliteitsbeperking, mensen met een grotere kwetsbaarheid. Daarom hebben we dat finaal beslist. In mijn ogen zijn dat geen mensen die we nu in een eerste fase kunnen opnemen in een proefperiode, in een pilootproject, want als het voor die mensen fout loopt, is dat meestal nog schrijnender dan indien er voor minder kwetsbare mensen ergens iets fout zou lopen. Natuurlijk wil ik dat het voor niemand fout loopt, maar zeker niet voor die kwetsbaren. Daarom hebben we inderdaad die beslissing genomen, nadat we ook met de diverse MAV's en DAV's, of alleszins met de belangrijkste afgevaardigden, rond de tafel hadden gezeten. Ik vond het dan ook noodzakelijk, zeker gelet op het feit dat we hier half februari de gedachtewisseling hadden, om jullie daarvan ook in kennis te stellen, met de duidelijke boodschap dat we wel de MAV-DAV-pilootprojecten en de startdatum van januari 2023 willen uitstellen, maar dat we uiteraard naarstig willen voortwerken aan alle andere aspecten van het decreet Basisbereikbaarheid en we ter zake wél de datum van 1 juli 2023 vooropgesteld willen zien. Dat is ook heel duidelijk de boodschap die we aan onze administratie hebben gericht. Dat is ook duidelijk de boodschap die men in deze commissie te horen heeft gekregen. We willen dat het nu vooruitgaat en dat we finaal kunnen landen met de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid, maar niet met betrekking tot de meest kwetsbaren in de maatschappij.

Wat uw eerste vraag betreft, over de mobiliteitsindicatiestelling: tot de betrokken stakeholders behoren onder andere de vzw Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer (ODAV) en de pilootprojecten van de MAV's. Omdat het flexplusvervoer deel uitmaakt van het vervoer op maat, als onderdeel van het openbaarvervoerplan vastgelegd door de diverse vervoerregioraden, is het uiteraard ook logisch dat de vervoerregioraden en de daarin vertegenwoordigde steden en gemeenten hierbij worden betrokken.

Wat de vraag over het bepalen van de nieuwe streefdatum betreft, hebben we hier al meermaals gezegd dat we ons toch wel wat zorgen maken over het flexplusvervoer, dat het niet raadzaam is om dat te doen met de meest kwetsbaren. We zullen bekijken of we in samenspraak met de bestaande MAV's en DAV's die nieuwe datum kunnen bepalen. U weet dat we inzake het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, een andere specifieke doelgroep, september 2024 hebben vooropgesteld. We bekijken of dat een mogelijke datum is dan wel of het liever nog iets later of iets vroeger is. We moeten alleszins zeker weten dat alles perfect loopt,

dat de aanbieders van het flexplusvervoer bekend zijn en dat niemand in de steek wordt gelaten. Daarom willen we zeker rond de tafel zitten met de bestaande uitvoerders van deze vervoersmodaliteiten. We hebben reeds een stakeholdersvergadering gehad wat dat betreft, en ik had begrepen van mijn mensen dat er binnenkort nog een nieuw stakeholdersoverleg is gepland. Onder andere ook de verenigingen voor aangepast vervoer zouden mee worden betrokken. Daar moet sowieso rekening mee worden gehouden.

Dan was er uw vraag over vrijwilligers versus professionals. We zitten wat dat betreft met de Europese definitie van 'onderneming' en de specifieke regelgeving ter zake. We kunnen dat sowieso niet zomaar naast ons neerleggen. Een vzw kan in principe vrijwilligers inzetten, maar dat is niet mogelijk als er ook professionele bestuurders in de vzw actief zijn. Dat is de wettelijke regeling inzake het vrijwilligersvervoer. Dat vloeit niet voort uit het decreet Basisbereikbaarheid. We hebben daar dus rekening mee te houden. Met de betrokken stakeholders en met onze juristen zullen we nagaan wat de mogelijkheden zijn om ook hieraan tegemoet te komen.

Ik kom dan tot de middelen. Het startbudget voor het flexplusvervoer bedraagt in totaal ongeveer 6,3 miljoen euro. Dat moet volstaan om aan de actuele behoefte aan aangepast vervoer in de Vlaamse vervoerregio's te voldoen. Dat is een hoger bedrag dan in het verleden. U weet dat de regering dat recent ook al heeft aangepast. De bestaande contracten met MAV's en DAV's liepen in principe tot eind 2022. Het is nu zaak om hun een verlenging te kunnen toekennen en hun daarvoor dan uiteraard ook de nodige budgetten ter beschikking te stellen.

De tariefzetting voor het flexplusvervoer werd ambtelijk gevalideerd. Binnen de administratie is er een consensus over wat die tariefzetting moet zijn, gelet op het feit er ook zeker de vraag was om aan uniforme tarieven te werken. Dat ontwerp moet straks dan ook door de vijftien vervoerregioraden worden gevalideerd.

Het huidige flexplusbudget, zijnde het budget waarin voor de werking van de MAV's en de DAV's was voorzien en dat ook in het budget voor vervoer op maat zou worden geïntegreerd, zal natuurlijk nu worden bestemd voor de financiering van de MAV's en de DAV's. Die 6,3 miljoen euro zal nu dus ter beschikking moeten worden gesteld van de MAV's en de DAV's. Binnen de administratie hebben we alleszins de opdracht gegeven om snel werk te maken van een nieuw besluit van de Vlaamse Regering om ervoor te kunnen zorgen dat die budgetten voor de MAV-DAV-werking sowieso worden verankerd. Dan moet straks natuurlijk ook worden bekeken hoe binnen het budget voor vervoer op maat ook voor de andere aanbieders van vervoer op maat de juiste budgetten ter beschikking kunnen worden gesteld.

Er zijn geen andere onderdelen van het decreet Basisbereikbaarheid waarvoor een uitstel wordt gepland. Integendeel, mocht ik morgen van mijn administratie horen dat het ene of het andere vroeger kan, dan zal ik ook niet nalaten om u dat te melden. Vandaag heb ik die signalen nog niet, voor alle duidelijkheid, opdat daaromtrent geen misverstanden zouden ontstaan. Ik denk echter dat velen het met mij eens zullen zijn dat het geen goede zaak is om deze kwetsbare groep in een pilootfase te laten starten. We weten vandaag ook nog niet voldoende wie straks de aanbieders zullen zijn. Daarom heb ik beslist en heb ik mijn administratie laten weten dat de MAV's en de DAV's de komende periode hun werking moeten blijven voortzetten, tot er definitief duidelijkheid is over die indicatiestelling. Ter zake zitten ook de mensen van Welzijn en Zorg mee aan tafel. Er hebben al heel wat vergaderingen daaromtrent plaatsgevonden, maar er is nog geen consensus. U begrijpt: als iets al ruim tien jaar in een diffuus kader zit, in een soort pilootproject zit, dan is het niet makkelijk om daar van vandaag op morgen een heel nieuwe regelgeving voor op te zetten. Dat is eigenlijk een soortgelijk verhaal als

dat van ons leerlingenvervoer. Er wordt echter alleszins wel naarstig aan gewerkt, om tot een uniform iets te komen. Dit loopt eigenlijk al tien jaar relatief goed bij de MAV's en de DAV's, weliswaar met wat ongelijkheden tussen provincies. Dan denk ik niet dat we hen daar nu moeten weghalen en dat nu zonder meer moeten overhevelen naar pilootprojecten.

Er wordt dus sowieso werk gemaakt van een nieuw besluit van de Vlaamse Regering om die MAV's en DAV's nog een verlenging te kunnen gunnen. We bekijken hoe we verder gaan richting onze bestekken en de uitrol van het vervoer op maat, en uiteraard ook van het kernnet en het aanvullend net.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dank u wel. Het voordeel van veel vragen stellen is, zeker bij u als minister, dat men dan ook veel antwoorden krijgt. Ik heb dus niet zoveel bedenkingen meer te maken, maar ik zou mezelf niet zijn als ik er geen had. Ik heb dus twee bedenkingen.

Ten eerste, u gaat nu in dialoog. Dat vinden we heel goed. Ik merk ook dat u een zekere openheid toont om de wens in de sector te bekijken om met vrijwilligers te blijven werken. Ik denk dat dat diverse voordelen heeft, niet het minst bij de prijs die we daar als overheid voor moeten betalen. Sowieso kost een vrijwilliger natuurlijk minder dan als je een professionele taxichauffeur moet laten werken. We pleiten er dus voor om die openheid verder aan te dag te leggen en te bekijken in welke mate dat verder mogelijk blijft.

Een tweede aandachtspunt gaat over wie in aanmerking komt om een beroep te doen op deze vervoersvorm. Ik wil uw aandacht vragen voor de groep mensen die men in de sector de 'minder mobiele stappers' noemt, mensen die wel kunnen stappen en bijvoorbeeld naar een bushalte kunnen gaan, maar daar zeer veel moeite voor moeten doen en daarom vaak die moeite niet meer doen. Die worden vandaag nog maar heel beperkt via dit systeem vervoerd. Het lijkt me belangrijk om oog te hebben voor die groep bij de mobiliteitsindicatiestelling, om ervoor te zorgen dat zij toch ook kunnen gebruikmaken van aangepast vervoer om op een vlotte manier hun mobiliteit te kunnen garanderen. Anders zullen zij te weinig aan bod komen bij vervoer op maat. Als daar middelen voor nodig zijn, dan moeten we daarin voorzien, vind ik.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Collega Bex, bedankt voor de vraag. Zo kan er toch wat meer aandacht gaan naar die belangrijke beslissing die de minister heeft genomen.

Jullie weten dat collega Schryvers en ik daar ook een aantal keer op hebben gehamerd. We hebben in februari ook nog een opiniestuk in Knack laten verschijnen, getiteld 'Vervoer van mensen met een beperking is een essentieel onderdeel van een inclusieve samenleving'. Dat was zo'n beetje de slogan van mijn collega: zonder mobiliteit geen inclusie. Ook mensen met een beperking moeten zich kunnen verplaatsen om mee te participeren aan de samenleving. Minister, dit is dus een heel belangrijk onderdeel van het vervoer op maat. Wij zijn echt zeer tevreden dat u de beslissing hebt genomen om de invoering van het flexplusvervoer uit te stellen, want dat moet in onze ogen grondig worden overdacht en betrouwbaar gebeuren. Het gaat inderdaad, zoals u terecht ook zegt, over kwetsbare mensen. Het is ook een heel diverse groep, met verschillende noden. De ene heeft hulp nodig bij het in- en uitstappen. Meestal gaat het natuurlijk wel over het vervoeren van mensen met een mobiliteitsbeperking, maar niet iedereen heeft er nood aan om dan verder te worden geholpen – sommigen wel, sommigen niet. Het is echt een heel specifiek vervoer. Die mensen hebben ook vaak nood aan

een vertrouwd gezicht, en dat boden de DAV's nu net wel. We merkten dat het met die mobiliteitsindicatiestelling nog niet ver genoeg stond om daar nu heel sterk op te gaan inzetten, om daar dan als eerste mee te beginnen in januari. Het leek ons inderdaad beter om dat uit te stellen. We hadden dat op een bepaald moment ook expliciet gevraagd. In dezen kan men immers niet in een puur commerciële logica werken, volgens ons. De bedoeling moet uiteindelijk zijn om iedereen met die zorgnood te kunnen helpen. Ook ODAV had die bezorgdheid nog geuit tijdens de hoorzitting. Collega, ik denk dat u zei dat die op 17 maart was. Dat was ook naar aanleiding van onze conceptnota over vervoer voor mensen met een beperking.

Ik heb toch wel een bijkomend vraagje. Dit wordt nu eventjes geparkeerd. Er wordt ondertussen niet aan voortgewerkt, zou ik denken. Maakt dat dan op administratief niveau werkrachten vrij om extra in te zetten op de resterende elementen van de basisbereikbaarheid, zodat die tenminste op tijd klaar zijn op de beoogde datum van 1 juli 2023? Kan daar nu 'full force' op worden ingezet, ook bijkomend door alle mensen die nu misschien met flexplusvervoer bezig waren, of is dat een naïeve bedenking van mij? Dat vroeg ik me af.

Minister, in elk geval bedankt voor het inzicht om dit er toch eventjes uit te halen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, wat uw bedenking rond de vrijwilligers betreft: ik denk dat dat essentieel is. We hebben het daarnet al gehad over de krapte op de arbeidsmarkt. Ik vind zeker dat we de vrijwilligers mee moeten kunnen blijven inschakelen, maar het moet juridisch natuurlijk ook kunnen. Ik zie ook in mijn eigen omgeving dat heel wat mensen dat doen, en ook blij zijn om een steentje te kunnen bijdragen aan een inclusieve samenleving. We gaan dat dus zeker verder onderzoeken.

Wat betreft de minder mobiele stappers heb ik net al gezegd dat we niet alleen aan tafel zitten met de mensen van ODAV, de MAV's en de DAV's, maar dat we het sowieso ook nog met meerdere sectoren willen bekijken. Sommige mensen met een beperking gebruiken toch het reguliere openbaar vervoer, terwijl anderen gebruikmaken van de MAV's en de DAV's. Het hangt dus opnieuw af van de indicatiestelling, met de heel grote verschillen tussen de provincies. Zelfs binnen de provincies is er vaak ook nog een onderscheid. Daar is de mobiliteitsindicatiestelling een belangrijk aspect, waar we dan ook sowieso in moeten landen.

Vandaag kan ik dus nog geen datum geven en zeggen of het september 2024, juli 2024, of eerder januari 2025 zal zijn. Ik wil dat samen met de sectoren verder gaan bekijken. Het schrijven van ODAV was een wake-upcall. Er zijn intense gesprekken geweest met de administratie, ik heb ze finaal ook ontvangen op mijn kabinet en we kwamen duidelijk tot de conclusie dat dit echt niet in een pilootproject kan opstarten. We gaan dus samen met hen verder aan de slag om te bekijken hoe dat nu kan.

Heeft de administratie nu ruimte om andere dingen te versnellen? Mevrouw Brouwers, ik wou dat ik daar onmiddellijk een positief antwoord op kon geven. Ik zal de vraag zeker voorleggen aan mijn administratie. Er zijn alleszins nog verschillende vergaderingen gepland en we onderzoeken continu hoe we toch het een en ander kunnen faciliteren.

Ik zeg opnieuw dat ik geloof in de filosofie van het decreet Basisbereikbaarheid. Ik zal mijn hele exposé van de workload die nog moet gebeuren niet opnieuw doen, maar het is zo dat we een en ander versneld moeten kunnen uitrollen. Het hangt natuurlijk ook af van het proefdraaien van de mobiliteitscentrale. De eerste reactie van de administratie was: "Als er geen pilootprojecten zijn in de mobiliteitscentrale, hoe moet het dan verder?" Ik denk dat we daar in eerste instantie moeten gaan

zoeken of andere elementen kunnen proefdraaien in een mobiliteitscentrale. Of dat nu elementen zijn van het kernnet, het aanvullend net of de huidige belbuscentrale, maakt mij allemaal niet uit. Ik denk wel dat we ervoor moeten zorgen dat we in het najaar kunnen beginnen proefdraaien en gaan kijken of het hele verhaal, met de basisapplicaties van de mobiliteitscentrale, werkt, om dan finaal te kijken wanneer die datum is. Voorlopig hou ik vast aan juli 2023, maar ik zal uw vraag zeker overmaken aan onze administratie, om te kijken of er voor bepaalde aspecten iets kan worden versneld.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het busstation voor de Brusselse MIVB en het Waalse TEC onder het treinstation Brussel-Zuid – 2528 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, Brussel Mobiliteit en de Brusselse openbaarvervoersmaatschappij MIVB hebben samen een aanvraag ingediend bij NMBS om onder de sporen van het Zuidstation een gezamenlijk busstation voor MIVB en TEC te creëren. Bij de inrichting van het Zuidstation was er indertijd reeds een autobusstation voorzien, maar dat werd nooit gebruikt. Momenteel houden de bussen van De Lijn halt ter hoogte van het Baraplein, die van de MIVB in de overdekte straat en die van TEC aan de Fonsnylaan. Dat is niet echt een overzichtelijke situatie voor een treinreiziger die zijn weg richting het centrum of de Brusselse periferie wil vervolgen.

Volgens de Brusselse minister van Mobiliteit, Elke Van den Brandt, hebben Brussel Mobiliteit en de MIVB samen geantwoord op een ideeënoproep van NMBS voor tijdelijke projecten, met het voorstel om van de grootste ruimte onder de sporen een plek te maken voor een busstation voor de MIVB en TEC, en anderzijds ook een platform voor fietsdiensten. Voor De Lijn zou echter geen ruimte voorzien zijn. Als reden wordt gegeven dat de ruimte te beperkt zou zijn. Persoonlijk lijkt het mij echter een gemiste kans om de bussen van de drie operatoren die actief zijn in onze hoofdstad niet te verzamelen in die terminus. Het getuigt op het eerste gezicht niet van een goede samenwerking tussen de drie gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen, maar ik zal natuurlijk luisteren naar de uitleg. Als we willen inzetten op beter openbaar vervoer, meer multimodaliteit en vlottere overstappen, dan is zo'n samenwerking in onze hoofdstad toch echt onontbeerlijk.

Eind maart moesten Brussel Mobiliteit en de MIVB hun project voorstellen aan een jury. Ondertussen is het natuurlijk afwachten of het project zelfs zal worden gekozen. Waarom men blijkbaar niet bij De Lijn aanklopte, dat weet ik echter niet. Ik vond het toch een beetje eigenaardig.

Daarom heb ik een aantal vragen voor u.

Hoe staat u zelf tegenover het feit dat er voor de bussen van De Lijn geen plaats voorzien zou zijn in dit project?

Was De Lijn op de hoogte van dit initiatief? Heeft men aan De Lijn gevraagd om eventueel mee in te dienen? Is er dus over dit initiatief op voorhand overleg geweest tussen Brussel Mobiliteit, de MIVB en De Lijn?

Waarom heeft De Lijn niet samen met Brussel Mobiliteit, de MIVB en TEC een project ingediend? Heeft De Lijn misschien een ander voorstel ingediend voor deze oproep? Indien ja, welk zou dat dan zijn? Of waarom niet?

Ten slotte heb ik een meer algemene vraag. Want dit is natuurlijk een kleine zaak, het gaat over een projectoproep van NMBS waar twee operatoren wel indienen en een andere niet. Maar in elk geval: hoe evalueert u de samenwerking van de drie gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen in het algemeen? Ziet u een kans om de samenwerking te verbeteren? Zult u hierover samenzitten met uw collega's van de andere gewesten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wat uw eerste drie vragen betreft, kan ik u sowieso meegeven dat De Lijn altijd betrokken werd bij de opmaak van het richtplan van aanleg voor het Zuidstation. Zij weten dus sinds dag één hoe het hele plan eruitziet.

Er is in de omgeving van het Zuidstation helaas geen locatie beschikbaar voor één groot busstation, gezien het zeer grote aantal buslijnen met hoge frequenties. Dat was helemaal in het begin wel het idee, maar dan zou heel de Europaesplanade ingepalmd worden, en dat is een ruimte die op dit ogenblik ook door de bekende markt kan worden ingenomen en die onder andere ook een ontbindingsplaats is van grote betogingen. Vandaar is er finaal gezegd dat er door gebrek aan ruimte geen plaats is voor de bussen van De Lijn. De Lijn zat vanaf dag één mee aan tafel en wist dat dus.

Er zijn in het richtschema voor Brussel-Zuid daarom wel twee busstations voorzien, één in de P.H. Spaaklaan, waar De Lijn vandaag ook al staat, en één aan de kant van de Fonsnylaan, ter vervanging van het huidige busstation van de MIVB in de overdekte straat, en de terminushalte van TEC in de Fonsnylaan. Het vrijmaken van de overdekte straat houdt immers in dat er elders ruimte moet worden gezocht.

Het voordeel van de nieuwe situatie is dat de nieuwe zone ter hoogte van de P.H. Spaaklaan of het Baraplein alle lijnen herbergt die het zuidwesten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bedienen, en de zone Vierhoek de lijnen die het zuidoosten bedienen. Dat creëert sowieso ook meer duidelijkheid, zo zegt men mij.

Wat uw vierde vraag betreft, kan ik u meegeven dat de noden van De Lijn altijd volledig werden meegenomen in het richtplan van aanleg. Het gaat er hier vooral om een oplossing te vinden voor de noden van de MIVB en TEC.

Wat betreft uw vijfde vraag: wat dit specifieke project betreft was de samenwerking zeker positief, zo zegt De Lijn mij. De noden van De Lijn werden altijd meegenomen in het richtplan van aanleg, maar het gaat hier dus vooral om het zoeken naar een oplossing voor de noden van de MIVB en TEC.

Meer in het algemeen kan er ook nog worden gewezen op de goede samenwerking tussen de gewesten binnen de stuurgroep van het Gewestelijk Expresnet (GEN) van Brussel, en meer specifiek tussen de exploitanten of operatoren van het openbaar vervoer in de zogenaamde operationele groep van dit samenwerkingsakkoord. Bovendien werken de vervoersautoriteiten van de drie gewesten in hun trimestrieel overleg aan voorstellen om de twee samenwerkingsovereenkomsten inzake gewestgrensoverschrijdend openbaar vervoer, die al dateren van 1991, te actualiseren. Er is dus een goede samenwerking tussen de bevoegde administraties en de exploitanten van het openbaar vervoer.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik ben blij te vernemen dat er toch een goede samenwerking is, want als ik het zo lees, lijkt het wel alsof De Lijn niet mag meedoen. Zo kwam het een beetje over toen ik het vernam.

Aan de andere kant ben ik toch wat verwonderd, maar ik ken de situatie ter plaatse niet goed genoeg. Ik ken de Barastraat en zo, maar ik ben geen Brusselaar, dus verbeter mij alstublieft als ik hier stommiteiten zou zeggen, collega Bex. Ik vind het wel een beetje bizar dat de Europaesplanade, waarover u sprak, wordt voorbehouden voor een markt. Is die er dan elke dag? Men kan voor bepaalde dagen immers ook andere zaken voorzien. Het is in vele steden zo dat er op een bepaald moment bepaalde tijdelijke maatregelen worden genomen omwille van een markt, en dan weet iedereen op den duur wel dat het die dag markt is. En dan ook nog voor betogingen? Ik vind het persoonlijk eigenlijk wel erg dat dat voorgaat op een groter gemak voor de reiziger. Voor de reiziger is het daar immers wel een soepje: naargelang men op de MIVB, De Lijn of de TEC moet zijn, moet men zich naar een andere plaats begeven. Het zou wel iets eenvoudiger worden met het nieuwe systeem dat men voorziet in het project, dat al dan niet zal worden goedgekeurd, maar het blijft toch een beetje jammer dat het niet met de drie samen op één plaats kan, omdat daar blijkbaar een heel groot plein voor andere doeleinden wordt gebruikt. Maar goed, het is in elk geval al een verbetering tegenover de huidige toestand, dat wil ik zeker toejuichen.

Het gaf dus de indruk dat De Lijn niet mocht meespelen, maar u hebt duidelijk uitgelegd dat dat zeker niet het geval was. Ik ben al blij dat de samenwerking tussen de drie gewesten en de operatoren, de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen, toch wel volstaat of zelfs zeer goed is.

Ik heb geen verdere vragen, maar dus wel de bedenking over dat grote plein, dat dan eigenlijk voor betogingen dient. Ik hoop dat die er ook niet elke week zijn, maar dat weet je in Brussel nooit, natuurlijk.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Waarmee moet ik nu beginnen, collega's, na die open invitatie van collega Brouwers? Misschien eerst en vooral met te zeggen dat het Zuidstation veel meer is dan een trein- en busstation. Het is, wat mij betreft, de toegangspoort van België, van Brussel ook, voor heel wat mensen die met de internationale treinen naar Brussel komen. Er is ongelooflijk veel werk aan heel dat complex om het aantrekkelijker te maken en de Europese hoofdstad waardig te maken. In die zin denk ik dat het belangrijk is dat de verschillende overheden goed samenwerken om daar snel vooruitgang in te boeken.

Mijn tweede punt gaat over het project dat de MIVB met TEC heeft ingediend. Ik heb mij inderdaad laten vertellen dat de ruimte onder de sporen – want daar gaat het over –, die vandaag afgesloten is voor het publiek, maar die indertijd voorzien was als eventuele bushalte, simpelweg te klein is om er de drie openbaarvervoersmaatschappijen te laten samenkomen. TEC heeft daar twee lijnen, vertelt men mij. Die van De Lijn, dat zijn er veel meer. De twee lijnen van TEC kunnen bij het aanbod van de MIVB genomen worden, maar voor De Lijn is dat eenvoudigweg niet haalbaar. Het zou wel, ook in de filosofie van de MIVB, de bedoeling zijn dat ook de bushalte van De Lijn zich zeer kortbij bevindt, zodat het voor de reiziger alleszins wel gemakkelijker wordt. Het is trouwens nog verre van zeker of dat project aanvaard zal worden door NMBS, dus het is een beetje toekomstmuziek. Maar ik denk wel dat het een mooi project zou zijn.

Wat de Europaesplanade betreft, collega Brouwers: we moeten op zondag – want dan is het – een keer samen naar de markt gaan. Dat is inderdaad een zeer, zeer grote markt, en het zou voor de Brusselaar zeer vreemd overkomen om daar een bushalte te leggen. We kunnen ook nog een keer samen naar de Vrijdagmarkt in Leuven gaan, maar ook daar ga je geen bushalte op leggen. Dat zou ook niet pakken. Die plek is daar eigenlijk niet toe geëigend. Als we daar iets mee zouden doen, dan moeten we daar geen bushalte van maken, maar een plek waar, in die

drukbevolkte buurt, kinderen ook een keer kunnen gaan spelen en een beetje meer open ruimte kunnen hebben. Maar om daar nu een bushalte aan te leggen, dat geniet niet mijn voorkeur.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk niet dat er bijkomende vragen zijn, maar ik hoor hier wel, mijnheer Bex, dat u zegt dat in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest meer groen aangelegd moet worden. Ik denk dat we daar dan best akte van nemen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Er is nog één aspect dat ik in mijn vraag niet had verwerkt, maar waarover ik me nadien nog een bedenking had gemaakt. Stel dat het project wordt goedgekeurd en uitgevoerd, dan hoop ik dat men daar ook kijkt naar de sociale veiligheid. Als je ziet wat er in het Noordstation gebeurt met dergelijke overdekte busstations: dat zijn niet altijd de meest aangename en veilige plekken, zeker voor vrouwen, maar ook voor andere mensen, om daar bijvoorbeeld 's avonds laat nog een bus te moeten nemen. Ik hoop dat men dan heel goed kijkt, als het wordt uitgewerkt, naar de sociale veiligheid, laat het ons zo even noemen. Dat is een bijkomende bemerking die ik nog vergeten te maken was.

De voorzitter: Een terechte bemerking.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de renovatie van wegen met het 'asfalt van de toekomst' – 2548 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, minister, de Antwerpse haven wil bij renovatie alle wegen standaard uitrusten met het zogenaamde asfalt van de toekomst. Nadat een proefproject dat enkele jaren geleden begon, positief werd geëvalueerd, nam het Antwerpse Havenbedrijf die beslissing. Het opzet van het proefproject bestond erin om het gebruik van duurzame asfaltsoorten in de haven te testen.

Reeds drie jaar geleden, in de zomer van 2019, werd een samenwerking voor het betreffende proefproject opgezet tussen Port of Antwerp, de Universiteit Antwerpen en wegenwerker Colas. Men begon met korte stukken van 75 meter ter hoogte van het Bevrijdingsdok op Rechteroever. Bij 'slim asfalt' zijn er vakken voorzien met sensoren die elke vervorming in het wegdek monitoren. De wegbedekking is ook beter bestand tegen extreme belasting door havenverkeer.

De evaluatie van het project toont volgens het Havenbedrijf duidelijk aan dat het ontwikkelde asfalt aan alle vooropgestelde eisen voldoet. Bij alle renovatieprojecten in de toekomst zullen die eisen nu opgelegd worden. Het project is daarmee echter niet ten einde. De komende jaren zal er een analyse in de diepte van de asfalmengsels lopen. Daarmee wil men de verdere ontwikkeling, verbetering en verduurzaming van het mengsel dat tot stand is gekomen tijdens dit project, verderzetten.

Ik heb een aantal vragen voor u in verband met dit project.

Bent u op de hoogte van de resultaten van het proefproject in de haven?

Ziet u in het gebruik van het 'asfalt van de toekomst' ook een toekomst weggelegd voor de aanwending ervan bij wegenwerken buiten de haven, met andere woorden bij de aanleg of renovatie van gewest- en snelwegen in Vlaanderen? Zo ja, zal dit asfalt op al dan niet korte termijn gebruikt worden bij de wegenwerken door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)? Zo neen, waarom niet?

Het asfalt in de haven dient aan extreme belasting door havenverkeer te voldoen. Bent u van plan om de kwaliteitseisen van het asfalt voor renovatie en aanleg van wegen door AWV af te stemmen op de kwaliteitseisen van het Havenbedrijf Antwerpen? Ook de Vlaamse gewest- en autosnelwegen krijgen immers te maken met extreme belasting door transportverkeer.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt, mijnheer Verheyden, voor uw vragen. Onze administratie, de afdeling Wegenbouwkunde bij het Agentschap Wegen en Verkeer, is betrokken bij dit onderzoeksproject en naar aanleiding van uw vraag, hebben wij inmiddels ook de rapporten gekregen van dat onderzoeksproject. Dus wat dat betreft, wil ik u zeker al danken.

De asfaltmengsels die in dit onderzoeksproject ontwikkeld werden, zijn variaties op de reeds bestaande asfaltmengsels die in het standaardbestek 250 voor de wegenbouw zijn voorgeschreven. De wijzigingen hebben vooral betrekking op het gebruikte bindmiddel. Bij de volgende herziening van het standaardbestek, zo zegt mijn administratie mij, zal zeker gekeken worden of men deze mengsels daarin kan opnemen. Eenmaal ze daarin zijn opgenomen, kunnen ze gecertificeerd en geregistreerd worden, en kunnen ze ook voorgeschreven worden. Men adviseert dan vooral voor toepassingen op autosnelwegen. Men zegt mij ook dat ze iets minder geschikt zijn voor andere gewestwegen, omdat de kosten hoger liggen. U verwijst zelf naar het havengebied, waar er een zwaardere belasting van de wegen is. Als men de kosten afweegt ten opzichte van de baten, zijn de asfaltmengsels minder geschikt voor gewestwegen, toch niet daar waar er geen zwaar vervoer op zit. Ze zouden eerder interessant zijn voor autosnelwegen.

Wat betreft de kwaliteitseisen: die hebben opnieuw te maken met dat asfaltmengsel zelf, en niet zozeer met de keuringen die achteraf uitgevoerd worden. Wat dat betreft hoeft er verder niets meer afgestemd te worden. Zodra het standaardbestek 250 aangepast wordt, kan dit meegenomen worden. Ik denk dat we, wat dat betreft, dus ook weer een stapje vooruit kunnen gaan.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Bedankt, minister, voor uw antwoord. Ik ben alvast tevreden met het feit dat er in dit onderzoeksproject is meegegaan, dat de resultaten nu ook bekend zijn en dat ze ook zullen worden opgenomen in eventuele toekomstige werken. Onze wegen, en vooral dan onze snelwegen, hebben immers inderdaad te lijden onder zwaar verkeer. We zijn tenslotte een transitland. Het is goed dat de kwaliteit van onze wegen gevoelig zal verbeteren door dit project en de resultaten die eruit naar voren gekomen zijn. Ik kan dit alleen maar toejuichen, en ik denk dat de collega's allemaal op dezelfde golflengte zitten. Ik heb geen bijkomende vragen meer.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het opnieuw vooraan laten opstappen van passagiers op trams en bussen van De Lijn – 2549 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, het is hier al herhaaldelijk aan bod gekomen. De Brusselse vervoersmaatschappij MIVB besloot om op maandag 4 april de voorste deuren van de bussen en de oudere trams opnieuw te openen voor haar reizigers. Tijdens de coronacrisis bleven de voorste deuren gesloten om het besmettingsgevaar voor de bestuurder te minimaliseren. Bij De Lijn echter gaan de voorste deuren nog niet opnieuw open zolang de mondkemperplicht blijft gelden.

Nochtans had de reizigersorganisatie TreinTramBus al vroeger opgeroepen om reizigers weer vooraan te laten opstappen. Vooraan instappen heeft volgens TreinTramBus het voordeel dat het contact tussen de chauffeur en de busgebruikers weer hersteld wordt en dat reizigers zo weer de mogelijkheid krijgen om informatie te vragen aan de chauffeur. Bovendien kan men dan ook weer de voorste zitplaatsen innemen.

U verklaarde enkele weken geleden dat er nog steeds een mondkemperplicht geldt op alle openbaarvervoermiddelen: op de trams, op de bussen en ook op de treinen. U hield toen nogmaals het pleidooi om die uniforme regeling te blijven aanhouden. Met de beslissing van de MIVB is het argument van de uniformiteit verdwenen.

Ten slotte wijst TreinTramBus erop dat reizigers vooraan laten instappen ook goed is tegen zwartrijden. Ook daar hebben we het in deze commissie en in de plenaire vergadering al herhaaldelijk over gehad. Een opvallende vaststelling is daarbij dat De Lijn onlangs aankondigde om maatregelen tegen het zwartrijden te nemen.

Werden alle vervoersmaatschappijen door de MIVB op de hoogte gebracht van de beslissing om reizigers opnieuw vooraan te laten instappen?

Waarom neemt u niet dezelfde beslissing, ook omdat uw argument inzake de uniformiteit van de regelgeving niet langer aan de orde is?

U kondigde eerder aan dat er na het paasreces een eventuele andere beslissing zou kunnen worden overwogen. Bent u van plan om op korte termijn toch te beslissen dat vooraan instappen opnieuw kan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Verheyden, voor uw vraag.

Werden we hiervan in kennis gesteld? Doorheen de hele pandemie is er met de verschillende vervoersmaatschappijen regelmatig overleg geweest. De Lijn geeft aan dat zij in kennis werd gesteld door de MIVB dat men daar de reizigers opnieuw vooraan zal laten instappen.

De Lijn vindt het vandaag nog geen goed voorstel om de voordeuren te heropenen. Ze wil dat pas doen wanneer ook de mondkemperplicht wordt afgeschaft. Dit is om de eenvoudige reden dat bij de bussen van De Lijn de afsluiting net achter de stuurpost van de chauffeur is. Dus zolang er een mondkemperplicht is, zou dit betekenen dat de chauffeurs straks allemaal het mondkemper moeten dragen. Zij zouden dan veel langer dat mondkemper op de bus moeten dragen dan de reiziger. Daarvoor is er op dit ogenblik nog altijd geen draagvlak bij de chauffeurs van De

Lijn. Daarom koppelt De Lijn op dit ogenblik het openen van de voordeuren aan de mondkemperplicht. Dat is ook wel logisch.

We wachten natuurlijk op de aankondigingen van het Overlegcomité. Normaal was er morgen een bijeenkomst, maar ik heb begrepen dat die verdaagd is. We wachten af tot het Overlegcomité een beslissing neemt over de mondkemperplicht op het openbaar vervoer. In afwachting daarvan behouden we de regeling zoals die vandaag geldt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, u zegt dat er geen draagvlak is bij de chauffeurs, maar naar mijn mening is dat een nieuw gegeven. Ik kan me niet herinneren dat u dat hier ooit hebt opgeworpen als reden om het vooraan instappen niet goed te keuren.

Ik vraag me toch wel af wat het verschil is tussen de chauffeurs van de MIVB en de chauffeurs van De Lijn. Als men in Brussel beslist dat vooraan instappen opnieuw kan, dan denk ik dat een dergelijke beslissing niet lichtzinnig wordt genomen. Ik vind het toch wel een beetje vreemd dat u niet meegaat in die redenering, ook omdat u altijd met die uniformiteit hebt geschermd, die er dus nu niet meer is.

Ik zou er toch voor willen pleiten om te bekijken of vooraan instappen opnieuw mogelijk is. Ten eerste door het feit dat er meer sociale controle is en het zwartrijden beter kan worden aangepakt. Ten tweede ook omdat het aantal besmettingen in een sterk dalende lijn zit. Ik heb gisteren nog gelezen dat er opnieuw een sterke daling is van het aantal besmettingen. Ik denk dat het belangrijk is dat we daarom toch bekijken of vooraan instappen opnieuw mogelijk is. Dat is niet alleen om het zwartrijden tegen te gaan, maar het is ook goed voor de inkomsten én het is comfortabeler. Ik zou er toch op willen aandringen om dat opnieuw te bekijken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, het zal geen verrassing zijn dat ik bij dit thema wil aansluiten. De standpunten zijn bekend en ik zal ze hier niet in extenso herhalen. Ik wil alleen een aantal dingen zeggen.

Het vooraan opstappen heeft voordelen. Daar ga ik niet verder op in. Dit wordt nu gekoppeld aan de mondkemperplicht of de bescherming van de chauffeur. Als de mondkemperplicht vervalt, dan zal ook de chauffeur zonder mondkemper kunnen werken. Ik begrijp wel dat men aarzelt om vooraan opstappen toe te laten vanuit de reflex om de chauffeur te beschermen, alleen zijn we in Vlaanderen daar misschien iets te passief in. Als we merken dat de MIVB eenzijdig beslist dat zij voortaan het vooraan opstappen toelaat, dan moeten we, los van het Overlegcomité, dat misschien ook zelf initiëren. Dat is dan enkel en alleen voor dat punt.

Ik zal mij verduidelijken waarom. Het is anekdotisch, maar gisteren nam ik de trein naar en van Brussel. 's Avonds werd ik aangesproken door een conducteur die mij herkende en vroeg wanneer de mondkemperplicht eindelijk zou stoppen, omdat het bijzonder lastig werken is op die manier en omdat de mensen de regels nog amper volgen. Laat ons eerlijk zijn: je ziet dat ook op de trein en de bus dat nog heel weinig mensen een mondkemper dragen. Ik vraag me af waar de kosten-batenanalyse dan op neerkomt. Als men vooraan opstappen koppelt aan de afschaffing van de mondkemperplicht, zou ik toch voorstellen om dat laatste te bespoedigen. Laat ons eerlijk zijn: als het al gecontroleerd wordt, in hoeveel gevallen zal men dan vaststellen dat de mondkemperplicht niet meer wordt gevolgd? Het is zoals in andere sectoren: op een bepaald moment moeten we een

beslissing nemen en een keuze maken om het zonder mondmasker te doen. Als u dan toch de koppeling blijft maken, zou ik voor dat scenario durven te gaan.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Als ik het goed voorheb, is in Vlaanderen de reiziger nog steeds verplicht om het mondmasker te dragen. De chauffeurs dragen dat niet, en daarom hebben ze die afsluiting. Ik begrijp dat er een samenhang is.

Als de regering op een bepaald moment beslist om het mondmasker niet meer te verplichten, maar wel aan te raden, is dat dan geen moment om in overleg met De Lijn eindelijk die schermen te verwijderen? Ik zie toch nog altijd mensen die vrijwillig her en der het mondmasker dragen. Op zo'n ogenblik zou je die schermen misschien toch kunnen wegnemen en dan kunnen de mensen opnieuw vooraan opstappen, al dan niet met mondmasker. Het zou weleens kunnen dat de regering op een bepaald ogenblik zegt dat ze niet voor een verplichting, maar een aanbeveling gaat. Wat doe je dan? Mijn vraag zou toch zijn om u op een dergelijk scenario voor te bereiden, en dan zou ik het vooraan opstappen toch echt wel opnieuw mogelijk maken, al dan niet verplicht. Ook daarover kun je discussiëren of dat wel verplicht moet worden, omdat je nu midden in de bus ook je vervoerbewijs kunt valideren. Dat kan toch alleszins in Brussel. Ik weet niet of dat ook bij De Lijn al kan. Dat zijn allemaal discussies die we postcorona zeker moeten voeren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil nog even iets verduidelijken, want ik denk niet dat wij hier een nieuw gegeven hebben gebracht. U weet dat toen de covidpandemie in maart 2020 losbarstte, heel het maatschappelijk leven is stilgevallen. Er werd toen onmiddellijk gezegd dat het openbaar vervoer moest blijven rijden opdat eenieder die noodzakelijke verplaatsingen moest doen, zich zou kunnen verplaatsen. Het openbaar vervoer moest dus blijven rijden, en daaraan hebben we dan een mondmaskerplicht gekoppeld. Dat was de regel. Er kwamen toen veel reacties van onder meer de chauffeurs en de vakbonden dat het voor een chauffeur niet aangenaam was om van 's morgens tot 's avonds, in een achturedienst, met een mondmasker rond te rijden. Toen hebben we de beslissing genomen om de chauffeurspost af te sluiten. Bij De Lijn werd die in alle bussen afgesloten achter de zitplaats van de chauffeur, wat maakt dat de voordeuren niet meer toegankelijk waren. Dat is de regeling. Dit is altijd in overleg met de vakbonden gebeurd en werd gekoppeld aan de mondmaskerplicht.

Vandaag zijn we in code geel. De mondmaskerplicht is er nog altijd. Door het Overlegcomité is code geel nog niet afgeschaft. Her en der hoort men over de besmettingen. Het liefst van al zou ook ik definitief een einde willen maken aan de mondmaskerplicht, maar het is het Overlegcomité dat wat dat betreft beslist. Zodra de mondmaskerplicht ophoudt te bestaan, kunnen alle mensen opnieuw vooraan opstappen en is er sowieso een betere controle van zwartrijden.

Waarom doet de MIVB iets anders en waarom gaat zij daar in de ogen van sommigen vrijer mee om? De afsluiting bij de chauffeurs op de bussen van de MIVB is anders. De afsluiting is verticaal naast de chauffeur en niet achter de chauffeur. Ik nodig u uit om de bussen eens met elkaar te vergelijken. De chauffeur is, zoals in sommige tramtoestellen, volledig afgesloten, en men kan vooraan opstappen zonder dat men fysiek in aanraking komt met die chauffeur. Dat is het verschil, en op grond van dat element heeft de MIVB autonoom beslist dat zij iedereen vooraan laat opstappen. Op onze bussen hebben wij echter een andere afsluiting. Om nu, voor misschien een of twee maanden, die afsluitingen overal te verplaatsen, zou geen goede zaak zijn.

Ik hoop alleszins dat we zo snel mogelijk verlost raken van die mondmaskerplicht, maar nu zeggen dat we iedereen vooraan laten opstappen, betekent de facto ook

dat we tegen de chauffeurs en de vakbonden moeten zeggen dat de chauffeurs het mondkmasker continu moeten dragen. Dat is voor iemand die voor langere tijd op zo'n bus zit, zeker niet aangenaam. Dat is de reden, en dat zorgt voor het verschil met de MIVB.

Ik betreur ook dat er plots geen uniformiteit meer is, want we hebben telkens op onze interministeriële conferentie afgesproken wat we zouden doen, en dat met zowel de MIVB en TEC als De Lijn. Nu is er eentje die een ander spoor vaart. Ik kan dat niet verbieden. Op dit ogenblik, gelet op de mondkmaskerplicht, gelet op de plaatsing van de afscherming op de bussen van De Lijn, kunnen wij daar echter niet in meegaan. Ik hoop dat het zo voldoende duidelijk is. Ik had mij misschien een beetje plastischer moeten uitdrukken, maar iedereen kan het best eens naar de verschillende bussen gaan kijken en dan is het heel duidelijk.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u, minister, voor uw technische uitleg over de bussen. Ik zal, als ik de gelegenheid heb, zeker eens gaan vergelijken.

Ik denk dat er toch wel een aantal mogelijke oplossingen zijn om de chauffeur te beschermen zonder dat hij wordt verplicht om een masker te dragen, terwijl men toch vooraan kan opstappen. Men kan perfect de mondkmaskerplicht invoeren voor de passagiers en de chauffeur de vrije keuze laten. Ik denk dat dat al heel veel zou oplossen.

Ik stel vast dat De Lijn nog niet meegaat in dat verhaal. Ik hoop in elk geval, net als alle collega's hier, denk ik, dat we zo snel mogelijk van de covidpandemie verlost zijn en dat we met betrekking tot het opstappen op de bus naar het normale leven kunnen terugkeren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.