

vergadering **C269**  
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 12 mei 2022



Vlaams  
Parlement

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Hilde Crevits, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, en aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rol van waterstof in de transport- en taxisector – 2717 (2021-2022)	5
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende problemen bij technische controles van voertuigen op afspraak – 2718 (2021-2022)	9
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van het gsm-gebruik achter het stuur – 2764 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over verkeersongevallen door afleiding achter het stuur – 2778 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aantal verkeersslachtoffers door afleiding – 2800 (2021-2022)	14
VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van een gecontroleerde snelheidsbeperking op alle snelwegen in en rond Gent – 2765 (2021-2022)	25
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vooruitzichten van de transportvraag en het uitblijven van een modal shift – 2782 (2021-2022)	29
VRAAG OM UITLEG van Kathleen Krekels aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de extra middelen voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs – 2792 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over extra middelen voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon secundair onderwijs – 2834 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een structurele oplossing voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs – 2839 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs – 2849 (2021-2022)	36

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opvolging van de concept-nota openbaar vervoer tijdens pandemieën en de uitlopers ervan – 2813 (2021-2022)	50
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de deelname van kleinere bedrijven aan de nieuwe markt van laadpaalinfrastructuur – 2837 (2021-2022)	55



**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Hilde Crevits, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, en aan Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rol van waterstof in de transport- en taxisector – 2717 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, ongeveer 31 procent van de uitstoot van broeikasgassen in Frankrijk was in 2019 afkomstig van de transportsector. De Franse regering heeft al aangekondigd dat cijfer te willen verlagen, onder andere door het gebruik van waterstof in de betreffende sector te promoten. De taxisector lijkt daarbij een veelbelovende rol te gaan spelen.

Al sinds 2015 levert een Parijs taxibedrijf taxivoertuigen die aangedreven worden door een brandstofcel op waterstof. Daarbij werd aangetoond dat de voertuigen qua prestaties kunnen concurreren met verbrandingsmotoren, aangezien ze 500 tot 700 kilometer kunnen rijden voordat ze opnieuw moeten worden bijgevuld. Waterstof biedt echte operationele efficiëntie voor intensief gebruik, zoals door taxi's. Het Franse bedrijf ontwikkelt taxi's op waterstof en heeft rond Parijs meerdere vulstations voor blauwe waterstof geïnstalleerd, wat betekent dat de productie ervan CO<sub>2</sub> uitstoot en dat die wordt opgevangen, opgeslagen en hergebruikt. Het bedrijf hoopt bij te dragen aan de creatie van een Frans emissievrij mobiliteitsaanbod.

In de periode van 2015 tot 2020 hebben waterstoftaxi's al zeker 4,4 miljoen kilometer afgelegd en meer dan 650.000 passagiers vervoerd. Daarmee is vermeden dat 2 ton stikstofdioxide in de atmosfeer terecht is gekomen. In 2020 is het bedrijf daarnaast een samenwerking aangegaan met Toyota.

Frankrijk heeft onlangs een wet aangenomen die verplicht dat in 2025 wagenparken van meer dan honderd voertuigen voor ten minste 10 procent moeten bestaan uit emissiearme voertuigen. In 2029 bedraagt dat aandeel minstens 35 procent. Daarnaast is er het plan voor de uitrol van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, in de vorm van de aanleg van waterstoftankstations om de 150 kilometer op de hoofdwegen.

Ook in Londen en Kopenhagen ontwikkelt er zich een taxivloot die rijdt op waterstof. Waterstof is de ideale brandstof voor taxi's, vanwege het lange bereik, het intensieve gebruik en de korte oplaadtijd. Het idee om waterstof in te schakelen in het transport, wint steeds meer aan belang. Zo ontstaan er partnerschappen, zoals het Clean Hydrogen Partnership, rond initiatieven om waterstofstations te realiseren. Het Clean Hydrogen Partnership heeft verschillende initiatieven gelanceerd om waterstoftankstations te realiseren in Parijs, Londen en Kopenhagen. In Vlaanderen zijn er blijkbaar nog geen initiatieven aan de orde. In tegenstelling tot buitenlandse voorbeelden, richt de Vlaamse Regering de blik enkel op groene waterstof. Nochtans is ook blauwe waterstof een milieuvriendelijk alternatief voor verbrandingsmotoren. Naar aanleiding van eerdere vragen antwoordde u dat waterstof naast de elektrificatie van het wagenpark een bijkomend alternatief kan zijn.

Minister, hoe staat u tegenover initiatieven zoals het Clean Hydrogen Partnership? Bent u van plan om naast groene waterstof ook een lans te breken voor het gebruik van blauwe waterstof inzake de vergroening van het wagenpark? Ontwikkelt u naar het voorbeeld van een aantal andere Europese landen een visie met betrekking tot de uitrol van waterstofinfrastructuur of waterstoftankstations voor de transportsector? Zo

ja, kunt u die visie toelichten? Zo neen, wat weerhoudt u ervan om naar het voorbeeld van andere landen die visie te ontwikkelen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor uw vragen, mijnheer Verheyden. Wij staan uiteraard heel positief tegenover initiatieven als het Clean Hydrogen Partnership en kunnen dergelijke initiatieven alleen maar toejuichen. Wij volgen vanuit Vlaanderen de werkzaamheden van het Clean Hydrogen Partnership met veel interesse op. Het is vooral collega Hilde Crevits die, samen met het departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI), een en ander in detail opvolgt. We hebben alleszins de Vlaamse prioriteiten goed verdedigd binnen het partnership. Dat leidt dan ook tot heel diverse werkgroepen en diverse oproepen voor projectvoorstellen die relevant kunnen zijn voor de Vlaamse bedrijven en kennisinstellingen.

De resultaten daarvan kunnen alleszins bijdragen aan de ontwikkeling van de nieuwe technologieën, die we in een latere fase dan ook volop in Vlaanderen hopen te kunnen implementeren, en dus ook in ons mobiliteitssysteem.

Dan was er uw tweede vraag, over het gebruik van blauwe waterstof voor het vergroenen van het wagenpark. Daarover kan ik u meegeven dat de Vlaamse Regering in november 2020 een Vlaamse waterstofvisie heeft goedgekeurd. Die visie heeft zowel oog voor groene als voor blauwe waterstof. Heel specifiek als het over het wagenpark voor het personenvervoer gaat, moet ik u meegeven dat we zien dat er op de markt nauwelijks personenwagens beschikbaar zijn die rijden op waterstof. Wij hebben alleszins duidelijk gekozen voor zero emissie, maar welke technologie daarmee gepaard gaat, is voor ons van ondergeschikt belang, als het maar zero emissie is, dus weg van fossiele brandstoffen. We zien dat men vandaag voor de personenwagens eigenlijk volop focust op een batterijelektrische vloot. Dat zijn dus vooral elektrische zero-emissiepersonenwagens. Bij het goederentransport zien we veeleer een andere tendens. Voor de kortere afstanden wordt daar misschien wel een lans gebroken voor elektrificatie, maar bij langere trajecten en zeker voor zwaardere transporten zien we toch duidelijk dat waterstof een belangrijke rol kan spelen inzake het verduurzamen van dat transport. Ook voor bussen is het een soortgelijk verhaal, alsook wat het maritieme betreft. Ook daar zien we dat er voor waterstof zeker een belangrijke rol is weggelegd.

Uw derde vraag ging over onze visie op de uitrol van waterstofinfrastructuur en dergelijke meer voor de transportsector. Ik kan u meegeven dat er in Vlaanderen sowieso heel wat expertise is in het domein van transporttoepassingen met waterstof en waterstoftankinfrastructuur. We hebben onder andere het Vlaamse kenniscentrum WaterstofNet, dat de voorbije twaalf jaar daaromtrent al heel wat innovatieve demonstraties heeft geïnitieerd, samen met Vlaamse bedrijven, in het domein van het transport. Dat gaat dan over de voertuigen op waterstof zelf en over de waterstoftankinfrastructuur. Daarrond zijn er de voorbije jaren dus toch al heel wat initiatieven genomen. Verder hebben wij in ons actieplan Clean Power for Transport ook plannen met betrekking tot waterstof voor de transportsector mee opgenomen. We blijven ook in dezen natuurlijk alle marktrevoluties verder volgen.

Er is ook het Europese wetsvoorstel voor alternatieve brandstoffen dat op tafel ligt. Het ziet ernaar uit dat er ook daarin heel wat targets inzake waterstoftanks zullen worden opgenomen. Vlaanderen blijft ook dat uiteraard nauwgezet volgen, ook om te bekijken hoe we dat toekomstgericht verder mee kunnen implementeren. We blijven hier alleszins alle aandacht voor hebben. Bij dezen dan ook dank voor uw vraag en om hier zeker ook mee de aandacht op te vestigen.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, dank u wel voor uw antwoord, een positief antwoord, moet ik zeggen. Het is goed dat er inderdaad niet alleen op elektriciteit wordt gefocust. Ik vrees immers dat we er in de toekomst alleen met elektriciteit niet gaan komen. Er zijn heel veel andere landen die dezelfde visie toegedaan zijn. Waterstof kan inderdaad een alternatief bieden bij heel wat vormen van transport.

U hebt gezegd dat u de werkzaamheden van het Clean Hydrogen Partnership opvolgt. U hebt daar blijkbaar de Vlaamse prioriteiten duidelijk naar voren gebracht en verdedigd. Kunt u iets meer toelichting geven met betrekking tot die prioriteiten inzake waterstof?

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

**Maarten De Veuster (N-VA):** Minister, het is inderdaad een interessante vraag van collega Verheyden. Het klopt dat intensieve vloten zoals taxivloten zeer geschikt zijn voor aandrijving op waterstof. Waterstofvoertuigen kunnen op enkele minuten tanken ongeveer 600 kilometer rijden. Dat is dus ideaal voor intensief gebruik want met een klein tankstation kun je al snel vijftig taxi's dagelijks laten tanken. Ze moeten ook niet elke dag tanken, dus er zijn nog meer taxi's inzetbaar.

Als je dit trouwens zou willen omzetten naar laadinfrastructuur heb je heel wat palen en ruimte nodig om nog maar te zwijgen over de netverzwaringen, enzovoort. Daarom is het zeer interessant. Kort samengevat: wat ons betreft, ja aan de waterstofmobiliteit, maar dat zal vooral wel binnen het zware- en langeafstandssegment zijn en voor personenwagens binnen intensieve nichevloten zoals taxivloten. Dat volgen we helemaal.

Minister, ik ben blij om te vernemen dat u het maritieme verhaal mee in scope geeft want dat kan daar ook wel wat betekenen.

Minister, kunt of wilt u de steden en gemeenten warm maken voor het waterstofverhaal? Ik bedoel dan specifiek voor de taxi's, zij zijn hierin belangrijke actoren. Overleg daar zou aangenaam en zelfs nuttig zijn.

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

**Stijn Bex (Groen):** Collega's, eerst en vooral kan ik zeggen dat we met Groen heel blij zijn dat het streven naar emissievrij verkeer in het hele parlement, over alle fracties heen gesteund wordt. Als Groen vinden wij dat we als overheid niet de technologie moeten voorschrijven, maar wel het te bereiken resultaat. Dat is in dit geval emissievrije taxi's en het is dan aan diegenen die dat transport organiseren om te bekijken welke middelen daarvoor het meest efficiënt zijn. Alleszins – collega De Veuster heeft het ook al gezegd – is het voor personenvervoer niet zo evident om te zeggen dat waterstof de meest efficiënte energiebron is. De energie-efficiëntie van waterstof is ongeveer drie keer kleiner dan die van elektrische wagens. Het is toch belangrijk om dat ook in ogenschouw te nemen. In dat opzicht – minister, ik denk dat ik u daar goed begrepen heb – stuurt u voor personenvervoer niet echt aan op die waterstofalternatieven. U wilt daar als overheid alleszins niet in investeren, maar u laat dat aan de sector zelf over. Uiteraard, als taxibedrijven er dan voor kiezen om met waterstof te werken, dan vinden wij dat een goede keuze. Maar wij denken dat we als overheid beter inzetten op de meest efficiënte energiemogelijkheid.

Minister, aangaande de beslissing van de Vlaamse Regering om tegen 2029 alleen nog emissievrije auto's toe te laten op de automarkt – nieuwe auto's dan – welke initiatieven neemt de Vlaamse Regering? We hebben gezegd dat we dat aan de federale overheid vragen. De federale overheid vraagt dat dan aan Europa, maar er zijn toch ook dingen die u zelf kunt ondernemen vanuit de Vlaamse overheid. Welk beleid ontwikkelt u precies voor die belangrijke doelstelling, want daar staat of valt uw klimaatbeleid mee. Hoe zet u daarop in?

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen. Mijnheer Verheyden, u vraagt naar specifiek welke projecten daarover al concreet op tafel lagen. Het is vooral het departement EWI – want we hebben voorafgaandelijk nog contact opgenomen met het kabinet van minister Crevits – dat onder andere mee in de States Representatives Group van het waterstofnet zit. Samen met vele Vlaamse bedrijven zijn zij dan ook lid van de industriële groep. Zij volgen dat allemaal tot in detail mee op. Als u vraagt naar heel concrete projecten, dan moet ik u eigenlijk adviseren om daar te rade te gaan. Maar zij geven ons alleszins mee dat er wat dat betreft heel wat werkprogramma's en heel wat oproepen voor projectvoorstellen gelanceerd zijn. Ik neem aan dat we vroeg of laat ook wel meer duidelijkheid krijgen over welke concrete projectvoorstellen dat dan zijn.

Wat betreft waterstof inzake taxi's en/of andere transportmodi: we weten vandaag dat de waterstofsector vooral toegepast wordt bij de grotere vermogens, de zwaardere vrachtwagens, zeer lange trajecten, maar ook bij schepen en vliegtuigen, kortom bij het grotere en het zwaardere segment, zoals ik daarstraks al zei, en veel minder bij de personenwagens. Wij kunnen op dit ogenblik de taxisector ook niet echt pushen om toch richting waterstof te gaan. Men zegt hierbij bijkomend: door de hoge kosten, de lage beschikbaarheid en de lage energie-efficiëntie op dit ogenblik is er weinig tot geen potentieel inzake het personenvervoer. Daarom wordt er veel meer gefocust op dat elektrische verhaal.

Nu, we hebben volop de kaart getrokken van het zero-emissieverhaal, ook in de klimaatnota die we in november vorig jaar mee op tafel hebben gelegd, met onze elf klimaatvoorstellen. Een daarvan was inderdaad het voorstel om tegen 2029 enkel nog nieuwe voertuigen te laten inschrijven die niet op fossiele brandstoffen rijden. U weet dat de inschrijving van nieuwe voertuigen een federale materie is. Wij hebben een schrijven gericht aan minister Gilkinet met de vraag om daaromtrent initiatieven te nemen en dat ook richting Europa te initiëren.

We staan op dat vlak niet alleen op Europees vlak: er zijn nog andere Europese landen die soortgelijke voorstellen op tafel hebben liggen, meestal tegen 2030, maar in een bepaald land – ik weet niet meer waar precies – zelfs iets vroeger. Ik neem aan dat men daar in Europa, waar men toch ook volop de kaart van zero-emissie trekt, zeker ook oren naar heeft.

Wij zetten alleszins volop in op dat flankerend beleid, met name door massaal laadpaalinfrastuur uit te zetten. Ook inzake waterstof volgen we, bijvoorbeeld met het waterstofnet in Oostende. Rechtstreeks naar lokale besturen kijken daaromtrent gebeurt op dit moment niet, wel inzake laadinfrastructuur, maar niet inzake waterstof, maar waar er projecten lopen, volgen we alles wel mee op.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, ik zal zeker meer informatie opvragen via een schriftelijke vraag bij EWI.

Het is toch wel opvallend dat u hier niet meteen een aantal projecten naar voren kunt brengen met betrekking tot de transportsector. Daar stel ik me toch wel vragen bij.

Het is uiteindelijk wel goed dat u het waterstofverhaal niet afschiet, dat het ook zijn plaats zal hebben. Ik denk trouwens dat het een mooi alternatief kan zijn voor elektrische laadinfrastructuur, waarvan we nog niet zeker zijn of we het wel allemaal zullen kunnen realiseren, want de doelstellingen liggen vrij hoog. Ik denk dus dat het waterstofverhaal alleen maar aan belang zal winnen en dat het belangrijk is dat we de boot niet missen en dat we mee zijn met onze buurlanden en de technologische ontwikkelingen op dat vlak. Ik wil daarbij verwijzen naar Japan,



waar waterstof toch al enkele jaren aan een opgang bezig is en waar men veel meer dan op elektriciteit, op waterstof focust. Ik denk dat het belangrijk is dat we dat allemaal goed bekijken en dat we het waterstofverhaal, eventueel gecombineerd met de laadpaalinfrastructuur, kunnen aanwenden om de doelstellingen te behalen, hopelijk op een betaalbare manier.

**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 de aanhoudende problemen bij technische controles van voertuigen op afspraak – 2718 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, op tijd een afspraak boeken voor de jaarlijkse technische controle van voertuigen is nog altijd een probleem. Ik kan daar zelf over meepraten. Veel autobezitters merken tot hun grote frustratie nog steeds op dat het onmogelijk is om na ontvangst van de oproepingsbrief nog tijdig een afspraak te krijgen. Dat levert een laattijdigheidstoeslag op. Er doet zich echter een bijkomend probleem voor, want wanneer automobilisten verder rijden met een vervallen keuringsbewijs, loopt men het risico op een boete en een verwijzing naar de politierechtbank.

Op uw kabinet ontkent men het probleem blijkbaar. Aan Doorbraak.be werd gemeld dat de gemiddelde wachttijd om een afspraak te maken twee à drie weken bedraagt. In de commissie verklaarde u tevens dat er ook keuringscentra zijn waar men zonder afspraak terecht kan.

Naar aanleiding van een vraag om uitleg van collega Schauvliege in december vorig jaar beloofde u dat er werk zou worden gemaakt van het sneller versturen van de groene herinneringskaart. Momenteel wordt die vijf weken voor de vervaldatum verstuurd. Heel wat keuringscentra werken sedert de coronacrisis voornamelijk op afspraak. Volgens u is bij andere zowel keuring op vrije aanbieding als met afspraak mogelijk. Voor de keuringen op afspraak worden de afsprakensystemen binnen de ondernemingen permanent geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd. Doorbraak.be nam de proef op de som en kwam tot de vaststelling dat het nergens lukte om een vrije datum te vinden binnen de vier weken. Ik kan dat trouwens bevestigen, want ik heb het zelf ook meegemaakt.

De conclusie is dan ook dat wanneer uitnodigingen pas vijf weken voor het vervallen van het keuringsbewijs verstuurd worden, men als autobestuurder al snel in de problemen komt. Het probleem doet zich trouwens over heel Vlaanderen voor, maar vooral in Oost- en West-Vlaanderen, mogelijk doordat steeds meer mensen op zoek gaan naar een tijdig plaatsje buiten de eigen provincie. Het probleem lijkt zich zo verder te verspreiden. Ondanks die vaststelling bleef u blijkbaar bij uw standpunt dat alles wel degelijk naar wens verloopt.

Op de vraag of de toeslag, die toch 8,80 euro bedraagt tijdens de eerste maand na het verlopen van het keuringsbewijs, kan worden kwijtgescholden indien er geen tijdige afspraak beschikbaar is, kwam er vanuit uw departement van niemand een antwoord.

Minister, hebt u naar aanleiding van de vraag om uitleg in december, zoals verklaard werd in de commissie, contact opgenomen met de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) Vlaanderen en/of de keuringscentra? Wat was de uitkomst van dat overleg?

U had ook de bedoeling om de groene kaart in de loop van dit jaar zonder tussenkomst van de federale overheid sneller of nog vroeger op te sturen. Wat is daar de stand van zaken van?

Wat zult u op korte termijn ondernemen om ervoor te zorgen dat automobilisten toch op tijd hun voertuig kunnen laten keuren? Bent u bereid om er bij de keuringscentra voor te pleiten om de laattijdigheidstoeslag tijdens de eerste maand na het verlopen van het keuringsbewijs kwijt te schelden indien er geen tijdige afspraak beschikbaar is?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor uw vragen, mijnheer Verheyden, die we inderdaad in december ook al in de commissie behandeld hebben. Ik moet daarbij opnieuw benadrukken dat de keuringscentra onder de koepel van GOCA vallen, maar dat zij de exploitatie en het beheer zelf doen. Dat valt niet rechtstreeks onder mijn bevoegdheid.

Wij hebben ons naar aanleiding van de vragen, zoals ook aangekondigd in december, natuurlijk wel geïnformeerd bij GOCA, om te zien hoe het zat met de eventuele klachten rond laattijdig boeken bij de erkende keuringscentra. Dat heeft geresulteerd in een aantal actiepunten. Het eerste was de opstart van een project om de groene herinneringskaart eerder naar klanten te sturen. Dat zou zonder de tussenkomst van de federale overheid kunnen gebeuren. Het zal Vlaanderen toelaten om de uitnodigingskaart ruimschoots op voorhand te sturen, zodat de problematiek die u schetst, tot een absoluut minimum wordt herleid.

Verder gaan de erkende keuringsondernemingen de online planning die voor de klant zichtbaar is, opentrekken naar idealiter twee maanden, zodat de klanten ook al in een vroeg stadium een afspraak kunnen maken.

Ten slotte gaan de keuringsinstellingen ook nog werk maken van de gereserveerde online vaste tijdssloten. Ze gaan die vergroten, zodat er meer afspraken online kunnen komen. Bijkomend gaan ze waar nodig een hybride aanpak hanteren en klanten de mogelijkheid bieden om ook zonder afspraak voor te rijden.

De procedure om telefonisch een afspraak te maken, gaat men ook goed zichtbaar en kenbaar maken, zodat klanten die online geen tijdige afspraak vinden, telefonisch alsnog verder kunnen worden geholpen. En ten slotte zal ook de bereikbaarheid van de callcenters vergroot worden, zodat ook daar de klanten sneller een afspraak kunnen maken.

Dat zijn de verschillende concrete acties die GOCA ons beloofd heeft te zullen ondernemen richting de diverse keuringscentra.

Wat uw tweede vraag betreft, is het mijn opzet om de groene herinneringskaart een paar weken vroeger naar de klanten te verzenden, zodat het afsprakensysteem efficiënter kan verlopen. De keuringsondernemingen hebben hierop gereageerd en zullen dit samen met het agentschap Digitaal Vlaanderen in 2022 realiseren. Op dit moment zijn de eerste stappen van dit traject succesvol uitgevoerd, met name de koppeling van de erkende keuringsondernemingen met de onlinediensten van het agentschap Digitaal Vlaanderen.

Wat uw derde vraag betreft: de belangrijkste oorzaak van de problematiek rond de afspraken is de foutieve perceptie van de groene herinneringskaart. Ik zie dat er nog altijd misverstanden zijn, want men spreekt nog over de 'oproepingsbrief' of de 'uitnodigingskaart', terwijl de groene kaart louter een herinneringskaart is, zoals de sms die men van de tandarts krijgt naar aanleiding van de jaarlijkse controle. Dat is een facultatieve melding, geen oproeping als dusdanig.

De regels om zich bij de autokeuring aan te bieden zijn simpel. De belangrijkste is dat men twee maanden voor het verstrijken van het keuringsbewijs al een afspraak kan maken. Het keuringsbewijs is een verplicht boorddocument waarop heel duidelijk vermeld staat tot wanneer het document geldig is. In feite is het aan de chauffeur om zich er twee maanden voor het vervallen van het keuringsbewijs van te vergewissen een afspraak te maken bij een keuringscentrum.

Om het percentage laattijdigheid verder terug te dringen zal dit jaar ook een tweede project opgestart worden in samenwerking met het agentschap Digitaal Vlaanderen. Het gaat om de ontwikkeling van een applicatie via Mijn Burgerprofiel om in eerste instantie de klanten acht weken op voorhand te herinneren aan de periodieke keuring van hun voertuig. Twee maanden vooraf zullen ze dus via die app en via Mijn Burgerprofiel de duidelijke boodschap krijgen dat hun keuringsat-test over twee maanden zal vervallen.

In verband met uw vierde vraag, de toeslag wegens laattijdigheid wordt wettelijk opgelegd om burgers te ontraden met een niet-gekeurd voertuig te rijden, want dat kan een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid en het milieu. Bovendien kan dit voor problemen zorgen bij een politiecontrole of na een ongeval. Vóór de COVID-19-pandemie schommelde het globale percentage laattijdigheid tussen 16 en 21 procent, vorig jaar was dit tussen 17 en 27 procent. Historisch kan men stellen dat er een acuut uitstelgedrag is bij ruim een op de zes klanten. Dit cijfer is hoog en staat los van de nieuwe aanpak rond het afsprakensysteem. Het zou een verkeerd signaal zijn mocht de toeslag wegens laattijdigheid van een maand kwijtgescholden worden. Opnieuw, iedereen weet dat zijn voertuig twee maanden voor het vervallen van het keuringsbewijs aangeboden moet worden in een keuringscentrum. Voorlopig ben ik dus niet van plan om de toeslag wegens laattijdigheid kwijt te schelden.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik zal beginnen met dat laatste. Het is natuurlijk jammer dat men niet bereid is om die toeslag voorlopig te laten vallen in afwachting dat de problemen die rijzen, worden opgelost. Er zijn een aantal acties die in de pijplijn zitten. Dat is toekomstmuziek, natuurlijk. In afwachting blijven mensen toch wel geconfronteerd worden met die reservatieproblemen. U zegt dat men niet hoeft te wachten op die groene kaart, maar het lijkt me toch wel een beetje naïef om te denken dat mensen echt al met die keuring in hun hoofd zitten. De meeste mensen worden pas herinnerd aan die keuring wanneer ze die groene kaart ontvangen. Het lijkt me dus naïef om te denken dat mensen daar al op voorhand mee bezig zijn.

Wat dat digitale project rond die app betreft, dat kunnen we alleen maar toejuichen, maar we mogen toch ook niet vergeten dat heel veel mensen nog altijd niet onderlegd en mee zijn wat het digitale betreft. Vlaanderen zit zeker niet in de kopgroep als het gaat over digitaal mee zijn. Ik denk dus dat we daar toch bijzonder veel aandacht voor moeten hebben. We mogen die mensen niet uit het oog verliezen, want die zouden daar natuurlijk wel het slachtoffer van kunnen worden.

Niettegenstaande die oplossingen blijf ik erbij dat er vanuit uw departement eigenlijk bijzonder weinig antwoorden kwamen op de vraag van Doorbraak.be, terwijl men bij SBAT zelf toegeeft dat men nog steeds kampt met de gevolgen van de coronamaatregelen. In december meldde u dat er u geen klachten bekend waren. Dat blijkt nu toch wel anders te zijn. Hoe verklaart u dan dat SBAT toegeeft nog altijd te kampen met de gevolgen van corona, terwijl men op uw kabinet blijkbaar geen weet had van klachten?

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, de technische keuring van voertuigen heeft een positieve impact, niet alleen op de verkeersveiligheid, maar ook op het milieu. Ik denk dus dat we er allemaal van overtuigd zijn dat het uiterst belangrijk is dat de keuring zo efficiënt mogelijk gebeurt. In mei van vorig jaar, we zaten toen in de derde coronagolf, heb ik u een vraag gesteld die identiek is aan wat de collega hier vandaag naar voren brengt. Namelijk, mensen werden ermee geconfronteerd dat ze ofwel niet op tijd in hun eigen keuringscentrum terechtkonden om hun voertuig te laten keuren, ofwel naar een ander keuringscentrum moesten gaan, met alle gevolgen van dien. De Vlaamse Ombudsdienst stelde toen voor om één centraal telefoonnummer te realiseren. Ik hoor dat hier ook in de bijkomende vraag van de collega: er zijn inderdaad mensen die digitaal niet voldoende onderlegd zijn om digitaal een afspraak te maken. Hoe ver staat het dus met de organisatie van dat centraal telefoonnummer?

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

**Stijn De Roo (CD&V):** Minister, de klantvriendelijkheid van de keuringscentra voor onze voertuigen moet dringend groter worden. Ik denk dat dat duidelijk is. Ik heb u daar ook een schriftelijke vraag over gesteld, op 1 april. Ik heb het antwoord daarop deze week van u mogen ontvangen. Dat is natuurlijk in lijn met het antwoord dat u hier gaf. Ik spreek zelf uit ervaring. Men moet 37 keer bellen naar een telefoonnummer om toch nog een tijdige afspraak te kunnen krijgen. Dat is niet gelogen, die 37 keer bellen voor je daar binnengeraakt, om dan vast te stellen dat men bij de diensten zelf binnen de vooropgestelde periode nog heel wat aanbod en mogelijkheden had. Er zijn te weinig tijdslots, en daar moeten we zeker op kunnen inspelen. Ik denk dat u een aantal goede initiatieven in de steigers hebt staan: meer tijdslots, de klantvriendelijkheid verhogen, het opnieuw zonder afspraak kunnen voorrijden, een betere zichtbaarheid van de procedure inzake telefonische afspraken.

Ik wil u twee kleine suggesties meegeven. Ten eerste, die problemen zullen niet op zeer korte termijn opgelost zijn. Daar zijn een aantal grotere stappen voor nodig, zoals u hebt gezegd. Het lijkt me wel mogelijk om een sensibiliseringscampagne op te zetten met betrekking tot die termijn van twee maanden vooraleer je keuringsbewijs vervalt en waarbinnen je al een afspraak kan maken. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de sociale media, maar misschien zijn er ook nog andere mogelijkheden om daar toch meer de aandacht op te vestigen, om mensen daar toch op te wijzen.

Ten tweede denk ik ook dat het kenbaar maken van dat telefoonnummer niet indeloos lang hoeft te duren. Dat gaat om het vormen van een tekst, denk ik. Ik denk dat dat ook heel wat mensen kan helpen, in afwachting van de structurele maatregelen die moeten worden genomen.

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

**Minister Lydia Peeters:** Bedankt voor de bijkomende vragen, collega's. Ik denk dat niemand voor zijn plezier naar een keuringscentrum gaat. Ik denk dat we dat allemaal wel weten. Maar vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid en van de luchtkwaliteit en de uitstoot, is het natuurlijk noodzakelijk dat we voertuigen naar keuringscentra leiden. Maar dat moet dan natuurlijk ook zo optimaal mogelijk verlopen.

Er is al een centrale telefoondienst, maar we hebben aan GOCA aangegeven dat er daaromtrent een aantal klachten zijn en we hebben gevraagd om te zorgen dat er daar een ruimere bemanning is en er meer en betere service is richting de klanten. Dat is de boodschap die we aan GOCA gegeven hebben.

De app komt er bijkomend. Het is én een app én een groene herinneringskaart. Dus mensen die helemaal niet mee zijn op de digitale snelweg, kunnen nog altijd wachten tot ze hun groene herinneringskaart hebben. Maar eigenlijk is de boodschap voor

iedereen: als men de keuringskaart in de auto bekijkt, weet men wanneer die komt te vervallen. Men weet dan ook dat men het best ruim twee maanden voor het verval een afspraak maakt met de keuringscentra.

Die ergernissen bereiken ons ook af en toe. Een aantal klachten hebben ons niet bereikt. Op het moment dat het hier aan bod kwam, hebben wij aan GOCA gezegd dat we die zaken horen en hebben we gevraagd om dat ter harte te nemen en ermee aan de slag te gaan. Ze hebben dan ook gezegd dat ze ervoor zullen zorgen dat er meer tijdsloten zijn om online afspraken te kunnen boeken en ook meer mogelijkheden om spontaan, zonder afspraak, te kunnen voorrijden en de auto alsnog te kunnen laten keuren. GOCA neemt die elementen mee en geeft aan de zelfstandige keuringscentra de opdracht om dat ook te doen. Ik ga ervan uit dat als GOCA, als overkoepelende sector, dat meegeeft, men daar ook gehoor aan wil geven en men daar dan ook werk van gaat maken.

De suggestie om nog wat meer acties te ondernemen opdat de burgers dat weten, lijkt me inderdaad een goede suggestie. We zullen dat zeker meenemen richting GOCA, zodat zij eenieder daar nog wat meer op attenderen, zowel de mensen die naar de keuringscentra moeten als uiteraard ook de keuringscentra zelf. We weten inderdaad dat de ombudsdienst daar ook melding van gemaakt heeft. We moeten daar dus zorgen voor een optimale dienstverlening.

Ik denk dat het vroeger versturen van de groene herinneringskaart alleszins al een goede zaak zal zijn, samen met de bijkomende andere elementen, zoals meer afspraken online, het uitbreiden van de mogelijkheid om zonder afspraak voor te rijden, het verruimen van de telefonische afspraakmogelijkheden en het beter bemannen van het callcenter, en dan tegelijkertijd de ontwikkeling van de app, samen met Digitaal Vlaanderen. Ik denk dat dat een heel aantal actiepunten zijn die in de toekomst hopelijk soelaas bieden en zodoende minder ergernissen met zich meebrengen bij de mensen die zich naar een keuringscentrum moeten begeven.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Dank u wel voor uw bijkomend antwoord, minister. Ik denk dat alle collega's in deze commissie het ermee eens zijn dat een keuring noodzakelijk is, ook in verband met luchtkwaliteit en dergelijke meer. Maar ik hoor ook dat we allemaal geconfronteerd worden met die problemen. Iedereen is daarvan op de hoogte. En we wensen allemaal dat dat zo snel mogelijk wordt opgelost.

Daar wil ik toch wel de nadruk op leggen, minister. Ik hoop inderdaad dat u de keuringscentra en GOCA Vlaanderen een beetje opvolgt, zodat daar snel werk van kan worden gemaakt en dat ook ik volgend jaar op tijd mijn keuring zal kunnen laten doen en een keuringsbewijs kan verkrijgen. Het is inderdaad niet altijd even leuk om naar een keuringscentrum te moeten, maar het is nog veel minder plezierig om een boete te krijgen of zelfs het risico te lopen om naar een politierechtbank te worden verwezen. Zet daar dus wat druk op. En dan denk ik wel dat die problemen, met de maatregelen die u hier hebt opgesomd, verholpen kunnen worden.

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

**VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van het gsm-gebruik achter het stuur**  
– 2764 (2021-2022)

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over verkeersongevallen door afleiding achter het stuur**  
– 2778 (2021-2022)

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aantal verkeersslachtoffers door afleiding**  
– 2800 (2021-2022)

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Begin maart is de wetgeving rond gsm-gebruik achter het stuur veranderd. Wie sindsdien betrapt wordt, krijgt niet langer een boete van 116 euro, maar wel een van 174 euro. In het arrondissement Halle-Vilvoorde gaat men tussen 1 mei en 30 juni nog een stapje verder, want daar krijgen de politiezones van het parket de toestemming om het rijbewijs meteen in te trekken voor acht dagen, als een bestuurder betrapt wordt op het gebruik van een mobiele telefoon of een ander elektronisch toestel achter het stuur. Ook het instellen van de gps tijdens het rijden zal bestraft worden.

Nu, bestuurders van wie het rijbewijs onmiddellijk wordt ingetrokken, zullen zich in september ook moeten verantwoorden voor de politierechtbank en riskeren een boete van 240 tot 4000 euro en een intrekking van het rijbewijs van acht dagen tot vijf jaar. De procureur vertelt daarbij: "Het is niet de bedoeling mensen te pesten, maar wel om het aantal ongevallen fors terug te dringen."

Na het parket van Vilvoorde heeft nu ook het parket van Oost-Vlaanderen beslist om gsm'en achter het stuur zwaarder te bestraffen. Wie dat daar doet is eveneens zijn rijbewijs kwijt voor acht dagen. In de provincie zijn sinds begin deze week al een honderdtal rijbewijzen ingetrokken.

Vias berekende dat 8 procent van de dodelijke ongevallen verband houdt met het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur. Het gaat dan naar schatting over een vijftigtal doden en zo'n 4500 gewonden per jaar. Een Europese enquête wijst uit dat 1 op de 4 of 25 procent van de Belgische bestuurders berichten leest of verstuurt tijdens het rijden. 1 op de 6 belt nog niet handsfree.

Stef Willems van Vias beaamt verder: "Er komen steeds nieuwe manieren van afleiding bij. Mensen doen de gekste dingen achter het stuur, van filmpjes kijken tot video's opnemen." Soms vergaderen ze zelfs achter het stuur. Volgens onderzoek van Vias zouden er jaarlijks 140 à 150 minder doden vallen in ons land als niemand nog afgeleid zou zijn in het verkeer. Van alle afleidende activiteiten maakt het gebruik van de mobiele telefoon de meeste slachtoffers. Het gaat vooral om het versturen van tekstberichten.

Om zoveel mogelijk ongevallen door afleiding te voorkomen, moet de pakkans vergroot worden. "Op dit moment schatten bestuurders de kans om gecontroleerd te worden erg laag in. Vorig jaar hebben we testen gedaan met slimme camera-systemen die detecteren of een bestuurder gebruikmaakt van de gsm achter het stuur. Een politieman beoordeelt dan of het effectief om een overtreding gaat. Met zo'n systeem verhoog je het bewustzijn van de bestuurders", aldus Willems.

Hoe evalueert u de cijfers inzake het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur? Aansluitend, kunt u cijfers geven van de resultaten van testen met de slimme camera's specifiek wat betreft inbreuken op gsm-gebruik? Indien niet, waarom niet?

Hoe evalueert u het repressieve optreden van het gerecht tegen gsm-gebruik achter het stuur? Bent u op de hoogte van de aanpak van de andere parketten? Hebt u desgevallend contacten gehad om ter zake uw invloed te doen gelden?

Moeten we niet veel strenger optreden tegen afleiding in het verkeer in het algemeen en gsm-gebruik achter het stuur in het bijzonder?

Wilt u naar aanleiding van de duidelijke cijfers nog verdere stappen zetten in het sensibiliseren van de bevolking, de automobilisten in het bijzonder, over de gevaren van gsm-gebruik achter het stuur?

Welke andere initiatieven zult u desgevallend nog nemen?

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

**Stijn Bex (Groen):** Minister, de collega heeft de problematiek al goed geschetst. Elk jaar vallen er 150 doden, 850 zwaargewonden en 12.500 lichtgewonden door afleiding in het verkeer, zo blijkt uit een nieuw rapport van verkeersinstituut Vias. Autobestuurders zouden ongeveer de helft van de rijtijd afgeleid zijn. We gaan er natuurlijk nooit voor kunnen zorgen dat iedereen heel de tijd gefocust is – dat lijkt me menselijk ook onmogelijk –, maar er is wel duidelijk een enorme marge voor verbetering.

De voornaamste reden voor afleiding is het gebruik van smartphones achter het stuur. Bijna een op de drie autobestuurders geeft toe soms al rijdend een berichtje te sturen, wat de kans op een ongeval maar liefst verzesvoudigt. Daarnaast geeft een op de vijf toe soms te bellen met de smartphone in de hand. Ook andere handelingen met de smartphone, zoals e-mails of andere notificaties lezen, vergroten de kans op een ongeval sterk.

Ook andere zaken kunnen afleiding veroorzaken, zoals reclameborden langs de weg, het afstellen van de gps tijdens het rijden, muziek in de wagen of gewoonweg dagdromen. Vooral het effect van reclameborden is daarbij opvallend: het kan de kans op een ongeval zeven keer vergroten. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) lanceerde recent een nieuwe campagne, 'Negeer je lief', die bestuurders aanspoort om zich te focussen op de weg en niet op hun gsm.

De collega heeft al verwezen naar de nieuwe regels die sinds 3 maart gelden voor gebruik van smartphones of andere mobiele apparatuur achter het stuur en naar de bijkomende maatregelen van de parketten, dus ik zal die uitleg niet herhalen.

Een knelpunt in de handhaving op het gebruik van smartphones achter het stuur is echter de pakkans. Niet alleen wordt er te weinig gecontroleerd, maar het is ook moeilijk om de overtreding effectief vast te stellen. Vorig jaar voerde Vias testen uit met slimme camera-systemen die kunnen detecteren of een bestuurder gebruikmaakt van de gsm achter het stuur. In Nederland wordt er op dit moment op die manier gehandhaafd.

Hebt u zicht op de evolutie van het gebruik van smartphones achter het stuur?

Hoe evalueert u de voorgaande campagnes om afleiding en vooral het gebruik van smartphones achter het stuur tegen te gaan?

Wat is de doelgroep van de nieuwe campagne van de VSV?

Hoe staat de minister tegenover de handhavingsmaatregel van het parket Halle-Vilvoorde en het parket van Oost-Vlaanderen? Zult u ervoor pleiten om zulke strenge handhaving in heel Vlaanderen toe te passen? Hebt u daarover al contacten gehad?

Zijn de ANPR-camera's (automatic number plate recognition) van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in staat om te controleren op het gebruik van smartphones achter het stuur, zoals bijvoorbeeld in Nederland wordt toegepast? Stuurt u in overleg met de Federale Regering aan op deze vorm van handhaving? Dat lijkt ons in elk geval aanbevolen.

Tot slot wil ik even naar uw reactie vragen op het feit dat reclameborden langs de weg de kans op een ongeval sterk kunnen doen toenemen. Een columnist zei in dat verband: "Ik ben zo hard geschrokken van het bord met daarop 'Negeer uw lief', dat ik even afgeleid was en mijn aandacht niet bij de weg kon houden. Die campagne heeft zo dus een tegengesteld doel bereikt." Ik neem aan dat dat met enige zin voor overdrijving gesteld is, maar het lijkt me toch zinvol om dergelijke analyses te maken en daar ook uw mening over te kennen.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Minister, ik ga van het eerste deel van mijn vraag niet alles herhalen want de collega's hebben al uitvoerig gezegd dat autobestuurders de helft van de rijtijd afgeleid zijn: 150 doden en 850 zwaargewonden per jaar, vooral door de gsm, maar ook door muziek in de wagen en de borden. Ik sluit me zeker aan bij de vraag van collega Bex: we weten dat borden voor afleiding zorgen en om de verkeersveiligheid te promoten gaat men borden zetten die voor afleiding zorgen. Ik moet eerlijk zeggen dat dat heel moeilijk is.

Ik ga onmiddellijk over tot mijn vragen daarover. In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen van 2021-2025 vinden we maatregelen terug om onder andere het bewustzijn van de bestuurders te verhogen rond diverse vormen van afleiding in het verkeer via sensibiliseringscampagnes – dat is maatregel 10 –, verkeerseducatie – maatregel 12 – en het optimaliseren en het verhogen van het aantal controles op afleiding achter het stuur – maatregel 28.

Minister, welke conclusies trekt u uit deze cijfers?

Hoever staat u met het uitrollen van maatregelen die specifiek betrekking hebben op afleiding in het verkeer uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen?

Welke bijkomende initiatieven zult u nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren en bestuurders attent te maken op het gevaar van afleiding in het verkeer?

Bent u voorstander van het strenger controleren op gsm-gebruik achter het stuur via automatisch werkende toestellen, zoals in andere landen reeds gebeurt en aanbevolen wordt door Vias?

Zult u specifieke maatregelen nemen om afleiding door de reclameborden langs de weg anders aan te pakken?

Ik had deze morgen ook een vraag ingediend. Die heeft eigenlijk met hetzelfde te maken. Het is een vraag om uitleg over het feit dat we deze morgen in het nieuws vernamen dat heel veel mensen terwijl ze rijden aan het vergaderen zijn achter het stuur. De secretaris vroeg of ik deze vraag kon meenemen. Ik denk dat dat mogelijk is.

10 procent van de respondenten uit een enquête van Vias zegt dat ze minstens een keer per maand vergaderen terwijl ze rijden. Ik val bijna van mijn stoel. De wereld draait echt door als dat de work-lifebalance is waar we zolang voor gestreden hebben. Meestal zijn het jonge bestuurders en een op vijf bestuurders tussen



18 en 34 jaar geeft toe minimaal een keer per maand achter het stuur te overleggen voor een professionele groepsmeeting. Dat doen op zich is niet strafbaar, een Teams-gesprek zonder video is niet strafbaar, maar Vias stelt dat we bedrijven zouden kunnen vragen om in hun arbeidsreglement een verbod op te nemen op het vergaderen achter het stuur.

Minister, wat is uw reactie op de enquête van Vias waaruit blijkt dat een op tien minstens een keer per maand achter het stuur vergadert?

Welke initiatieven zult u nemen om online vergaderen achter het stuur te ontrafden? Gaat u in debat met de werkgevers om te vragen dat ze dat in hun arbeidsreglement zouden opnemen? Het is een beetje kort dag. Ik heb het ook pas deze morgen gehoord, maar we willen blijven gaan voor de verkeersveiligheid en we zien dat er toch heel veel fout loopt waar we iets aan zouden kunnen doen, wat al voor meer verkeersveiligheid zou kunnen zorgen.

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor de vele vragen. De studies en de cijfers die een aantal collega's gebracht hebben zijn uiteraard niet nieuw. We weten al langer dan vandaag welke onze drie grote killers in het verkeer zijn: overdreven of onaangepaste snelheid, drugs of alcohol of rijden onder invloed en uiteraard afleiding. Dat is ook de reden waarom we dat specifiek als actiepunt mee opgenomen hebben in ons verkeersveiligheidsplan. Zeker ongevallen als gevolg van afleiding is ook een van de negen prioritaire aandachtspunten in ons verkeersveiligheidsplan. We willen daar dan ook een aantal specifieke concrete maatregelen naar voren schuiven om een progressie te maken in deze probleemgebieden.

Bijkomend is dat Vias in 2013 al een aantal gedragsmetingen gedaan heeft rond afleiding. Toen bleek al dat men het gebruik van gsm of afleiding in het algemeen eigenlijk banaliseerde. Men hoorde van heel veel chauffeurs: 'Ik doe dat wel een keer, ik zal wel eens een keer telefoneren.' Op dat moment zag men zelfs helemaal het belang ervan niet in. We zien vandaag – opnieuw: dat is niet nieuw – dat er heel veel ongevallen gebeuren ten gevolge van afgeleid zijn. We blijven dan ook eens te meer herhalen dat autorijden nog altijd een werkwoord is dat een volledige focus vraagt. Men moet dus te allen tijde gefocust blijven op de weg en op de andere weggebruikers. Dat is de verantwoordelijkheid van iedereen.

Een aantal collega's vragen welke initiatieven we nemen. Zoals ik al zei, krijgt het thema afleiding sowieso een centrale plaats in onze sensibiliseringskalender. Een aantal collega's hebben hier al verwezen naar de campagne die we op 2 mei hebben gelanceerd. Mijnheer Bex, het is niet enkel 'Negeer uw lief', maar ook 'Negeer uw vrienden' of 'Negeer uw baas'.

**Stijn Bex (Groen):** Ik heb geen baas. *(Gelach)*

**Minister Lydia Peeters:** Ik dacht het al. Ik meende te concluderen dat u alleen een lief hebt, vandaar.

Het is een campagne met die boodschap als baseline. Het feit dat er hier zoveel aandacht aan besteed wordt, is toch wel een teken aan de wand dat iedereen de campagne gezien heeft. De campagne mikt op autobestuurders tussen 18 en 54 jaar. In de mediamix ligt er een groter gewicht op jongere en zakelijke bestuurders. Deze affichecampagne wordt bijkomend ondersteund – het gaat niet enkel om affiches langs de snelwegen – door berichten op sociale media en via influencers. Speciaal voor bedrijven is er daarnaast een extra campagneluik met aangepast materiaal en tips voor werkgevers en werknemers.

Het spreekt voor zich dat we ook de volgende jaren gericht zullen blijven sensibiliseren. We moeten blijven inzetten op het verhogen van het bewustzijn rond diverse vormen van afleiding. Het is immers meer dan enkel en alleen de smartphone. Dat sluit ook aan bij de vragen van mevrouw Lambrecht. Ook als je een vergadering volgt, is je aandacht afgeleid en ben je niet gefocust op de weg of op andere weggebruikers. We moeten daarop blijven focussen en hameren.

Dit is trouwens geen exclusief gedragsprobleem bij automobilisten. We focussen ook op specifieke doelgroepen, zoals vrachtwagenchauffeurs, bestuurders van landbouwvoertuigen, chauffeurs van koerier- en bezorgbedrijven, maar uiteraard ook voetgangers én fietsers.

Ook het educatieve aanbod wordt verder uitgewerkt. Later dit jaar komen er nieuwe afleveringen van de educatieve reeks 'Zeppe en Zikki', waarbij een van de afleveringen specifiek over afleiding zal gaan.

Tijdens het verplichte terugkommoment voor nieuwe bestuurders wordt er zeker tijdens het praktijkluik specifiek aandacht besteed aan afleiding. Tijdens de praktijktesten zal de passagier bijvoorbeeld op een gegeven moment iets doen om de bestuurder af te leiden en na te gaan welke impact dat heeft op het rijgedrag. Dat heeft een enorme impact en verhoogt ook het bewustzijn rond afleiding. Dat is dus een goede zaak.

Daarnaast werd in samenwerking met Boerenbond een project opgestart dat focust op verkeersveiligheid en landbouwverkeer. Dat was op aangeven van Boerenbond. Zij merkten dat landbouwers achter het stuur vaak gelijktijdig bezig zijn met de smartphone. Daarom loopt daar een specifieke campagne rond.

Het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) van de UHasselt rondt momenteel het Safe.T-project af. Dit mikt op het realiseren van een veiligheidscultuur binnen transportbedrijven, op maat van vrachtwagenchauffeurs, om hen te motiveren om veilig en ecologisch te rijden. Bij het luik 'veiligheid' ligt de focus ook op afleiding.

Tot slot voerde mijn administratie reeds eerste verkennende gesprekken met Co-meos, specifiek rond de aanpak van de problematiek van afleiding bij koerier- en bezorgbedrijven.

Dan waren er nog een heel aantal vragen over de handhaving: kan die al dan niet via de ANPR-camera's?

Wat de cijfers van de resultaten van de slimme camera's betreft inzake gsm-gebruik, dat was specifiek een proefactie die Vias had gelanceerd. Vias ressorteert onder de federale overheid. In het kader daarvan had het een onderzoek gedaan. Alleszins leren de cijfers van de inbreuken vastgesteld door de federale politie ons dat er tijdens de eerste 6 maanden van 2021 in Vlaanderen 40.528 vaststellingen inzake afleiding in het verkeer konden worden gedaan. Dat gaat dan niet over de slimme camera's gebruikt door Vias in het kader van dat proefproject. Dat zijn gewoon pv's opgesteld door de federale politie.

Sinds 3 maart is er ook de zwaardere sanctie voor afleiding, voor het gebruik van een gsm die niet in een houder staat. Dat is verhoogd naar een misdrijf van de derde graad. Dat betekent dus dat er een hogere boete aan is gekoppeld, en dat daar zelfs ook een onmiddellijk rijverbod aan kan worden gekoppeld.

De ANPR-camera's die wij langs onze gewestwegen hebben staan en die worden gebruikt door het AWV, hebben niet de functionaliteit om ook op afleiding te controleren. We zitten daar ook met de General Data Protection Regulation (GDPR). Vandaag gaat dat dus niet en focussen onze ANPR-camera's alleen op snelheid en niet op afleiding. Dat is wel de inzet van de politiediensten, die mensen uit het

verkeer halen als ze zien dat die bezig zijn met hun gsm terwijl ze aan het rijden zijn. Afleiding als misdrijf van derde graad is sowieso, opnieuw, federale bevoegdheid. Daarom kan dat op dit ogenblik ook niet worden opgenomen in onze GAS-wetgeving (gemeentelijke administratieve sanctie).

Dan zijn er de initiatieven van de lokale parketten. Lokale parketten kunnen hun eigen accenten leggen wat het opsporen en vervolgen van bepaalde misdrijven betreft. We hebben allemaal in het nieuws gezien dat het parket van Halle-Vilvoorde, en nadien ook het parket van Oost-Vlaanderen, een verstrengde aanpak heeft gelanceerd. Ik denk dat die boodschap alleen al, die ook in het nieuws veel aandacht heeft gekregen, bij veel mensen alleszins het bewustzijn vergroot dat afleiding not done is, dat dat bijdraagt tot meer verkeersonveiligheid en dus achterwege moet worden gelaten. In die zin kan ik de initiatieven van die parketten dan ook alleen maar mee toejuichen. Opnieuw, het is een duidelijke boodschap: afleiding is niet tolereerbaar en daar kunnen zware gevolgen aan worden gekoppeld.

Ten slotte zijn er de reclameborden. Alleszins was het niet het opzet van de VSV om onveilige situaties te creëren met de borden die zijn geplaatst in het kader van onze afleidingscampagne. Integendeel, dat is juist om het bewustzijn te vergroten. Er wordt dan ook altijd heel goed bekeken waar en op welke wijze die borden langs onze gewestwegen worden geplaatst.

We weten allemaal dat reclameborden langs drukke wegen een impact kunnen hebben op het rijgedrag van de weggebruikers. Daarom moet men altijd voorafgaandelijk toelating vragen als men een reclamepaneel langs een gewestweg wil zetten. Als dat bijvoorbeeld gaat over heel flashy borden, als er sprake is van lichtflitsen of dergelijke meer, dan staat men daar meestal weigerachtig tegenover, omdat dat juist het rijgedrag kan beïnvloeden en een negatieve impact kan hebben op de verkeersveiligheid als dusdanig.

Bij de campagnes die de VSV uitrolt, is het alleszins heel duidelijk dat men korte boodschappen lanceert, die ook een klein beetje teasen, om daar aandacht voor te vragen. Voorbeelden zijn "Negeer je lief" of "Negeer je baas". De boodschap is niet dat je hen te allen tijde moet negeren, maar uiteraard wel dat je hen moet negeren wanneer je een berichtje krijgt terwijl je achter het stuur zit. Dan mag je niet automatisch beginnen terug te whatsappen of te sms'en. Op dat moment moet je wachten, want dat kan een leven kosten. Dat is vooral de boodschap van heel deze campagne.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Dat was een zeer omstandig antwoord, minister. De problematiek is hier al meermaals aan bod gekomen, en ook de studies en de cijfers zijn inderdaad niet nieuw. Ik kan toch wel zeggen dat de lopende sensibiliseringscampagne voor de automodus die mij bijna dagelijks bereikt, niet afleidt. Dat gebeurt via diverse kanalen: via de sociale media, via de borden langs de weg, en ook op de radio. Ik denk dan ook dat die campagne bij velen de broodnodige mentaliteitswijziging zal teweegbrengen.

Misschien moeten we in de toekomst nog meer inzetten op influencers, want gisteren bleek dat een op de drie hun advies volgt. Naast de sensibilisering moet er inderdaad verder ingezet worden op de handhaving, om de pakkans te vergroten. Wij juichen alvast het repressieve optreden van de parketten toe. We kijken mee uit naar de evaluatie. We hopen dat nog meer parketten aansluiten door een soortgelijke actie te organiseren, en dat die acties ook worden verdergezet na de evaluatieperiode.

We willen er met het Vlaams Belang ook op aandringen dat de wetswijzigingen er snel komen, zodat de intelligente camera's inbreuken mogen vaststellen en er ook gehandhaafd kan worden. Pas dan zal de mentaliteitswijziging er echt komen. U hebt daarnet de cijfers vermeld van de federale politie, over de inbreuken, en ze spreken

boekdelen: er zijn bijna 41.000 pv's opgesteld. Nu, het is voor de politie ook een heel tijdrovende bezigheid om dat allemaal te controleren. Ik herinner me nog een open brief van de korpschefs van dertien politiezones in het arrondissement Halle-Vilvoorde, met hun vraag naar een oplossing voor het aanhoudende personeelstekort. Daarin werd gesteld dat als er geen oplossing komt, de veiligheid in het gedrang komt. U zult hiervoor wellicht weer verwijzen naar de federale collega's.

Ik was blij om te horen, minister, dat u ook andere doelgroepen hebt vermeld. In mijn dagelijkse omgeving merk ik inderdaad ook heel wat jonge step- en fietsgebruikers die blijven gebruik maken van een smartphone achter het stuur. Daar ligt volgens mij ook nog een heel grote uitdaging. U hebt eerder aangegeven dat u daar rond geen specifieke campagnes zou willen doen, maar ik zou daar toch nog eens op willen aandringen. Er wordt bij die doelgroep nog te weinig gesensibiliseerd en gehandhaafd. Bij hen is de pakkans en de kans om gecontroleerd te worden zeer laag.

Ik rond af, voorzitter. U hebt één doelgroep niet vermeld, mijns inziens. U vermeldde de landbouwers, de hele groep van transportbedrijven en de koerierbedrijven, maar niet de chauffeurs van het openbaar vervoer. We verwachten ook wel dat zij zich aan dezelfde regels houden, en niet al gsm'end achter het stuur zitten, want er werden er onlangs nog een aantal betrapt op gsm-gebruik.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord. De minister wil nog antwoorden op de vragen van collega Lambrecht over het vergaderen achter het stuur.

**Minister Lydia Peeters:** Inderdaad, mevrouw Lambrecht, ik dacht mijn tussenkomst beëindigd te hebben, maar toen zag ik mijn notities over uw bijkomende vragen rond het vergaderen achter het stuur. Ook die onlinevergaderingen zijn natuurlijk een vorm van afleiding die we echt niet kunnen appreciëren. Ik wil wat dat betreft zeker wel in overleg gaan met de werkgeversorganisatie, om ook dat te ontmoedigen. Ik denk dat het ook een goede zaak zou zijn als we dat meenemen in onze sensibiliseringscampagnes. Het is niet alleen 'Negeer je baas', maar het moet ook aanmoedigen om niet online te gaan vergaderen. Het is zeker niet de bedoeling, als we het over telewerk of over Teamsmeetings hebben, dat dit dan achter het stuur gebeurt, integendeel.

U vraagt ook of we dat gaan verbieden. Ik denk dat, als we het gaan verbieden, de problematiek van de handhaving moeilijk ligt. Wanneer iemand effectief een gsm in de hand heeft, en zo in een Teamsvergadering zit, dan is dat de facto vast te stellen. Als een gsm bijvoorbeeld gebruikt wordt als gps, via een app, dan mag dat in principe wanneer die gsm in een houder staat. Maar het kan niet de bedoeling zijn om daarmee dan Teamsvergaderingen te volgen. Ik neem die bedenking dus zeker mee, en ik denk dat we daarover ook wel gerichte campagnes moeten doen. We moeten ook aan de werkgeversorganisaties de boodschap geven dat zij naar hun werknemers zouden communiceren dat dit niet de bedoeling kan zijn. Ik blijf erbij dat autorijden een werkwoord is. Men moet gefocust blijven op de weg, en niet op andere zaken.

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

**Stijn Bex (Groen):** Dank u voor uw antwoord, minister. Ik wil eerst verduidelijken dat ik wel een lief heb, maar geen baas. Maar ik had nog niet gezegd dat ik wel vrienden heb. Dus voor alle duidelijkheid, ik heb wel vrienden.

In het algemeen kan ik me wel vinden in uw antwoord, waar u het hebt over de sensibilisering. Dat doet u goed, denk ik. Ik heb ook vrede met het antwoord dat u hebt gegeven met betrekking tot de reclameborden. Maar ik denk toch dat, gelet op de enorme cijfers van doden en gewonden die vallen door afleiding achter het stuur, we ook meer moeten kunnen inzetten op de pakkans. En daar heb ik u eigenlijk vrij weinig over horen zeggen. U hebt gezegd dat onze ANPR-camera's

niet bruikbaar zijn om die vaststellingen te doen. U hebt geschermd met de GDPR-regeling. Natuurlijk moet alles privacyconform gebeuren, maar we weten wel dat het in Nederland kan, dus ik neem aan dat we daar ook in Vlaanderen een oplossing voor kunnen vinden.

U investeert in camera's die snelheidsovertredingen kunnen registreren. U gaat dat ook de komende jaren doen, neem ik aan. Is het dan wel verstandig om te blijven investeren in technologie die niet in staat is om ook deze overtredingen te registreren? We moeten dat misschien niet overal doen waar we snelheidsovertredingen registreren, maar het lijkt toch wel zeer nuttig om zeker op gevaarlijke punten, waarvan we weten dat er veel ongevallen gebeuren, de pakkans te verhogen. Op dat vlak blijf ik dus wat op mijn honger zitten. Ik hoop dat u ook daar initiatieven zult nemen, want dit lijkt me iets waarvan we over een aantal jaren sowieso zullen zeggen dat we er ook met camera's op moeten controleren. Het is dan toch enorm zonde om nog enkele jaren te wachten, want intussen vallen er toch ontzettend veel slachtoffers. Laat ons daar iets aan doen. Ik roep u daartoe op.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Dank u wel voor de antwoorden, minister. U somt inderdaad alles op. En dat is altijd heel veel. Daar kunnen we nooit wat van zeggen, dat u te weinig dingen zou kunnen opsommen in uw beleid. Maar ik zou toch mijn collega Bex willen bijtreden: die pakkans blijft het belangrijkste. Sensibilisering is ook belangrijk. Het is een en-en-verhaal. U zegt dat en u gaat dat straks ook herhalen, denk ik. Maar die pakkans blijft het belangrijkste. Ik weet dat dat federaal is, maar er moet toch heel veel overleg zijn waar u dat blijft benadrukken.

Al die campagnes zullen uiteraard wel hun nut hebben, maar wordt er wel geëvalueerd of dat iets verandert in de tijd? Het gaat om 150 doden per jaar, en we zien niet dat dat aantal vermindert. Toch blijven die campagnes even duur of zijn ze duurder dan vroeger en zijn er zelfs meer campagnes.

U zegt dat u overlegt met Comeos, voor de koerierbedrijven. Dat is fantastisch, maar ik denk ook aan Voka en UNIZO, en ook aan de overheid, die ook een grote werkgever is. Ik mag het niet gedroomd hebben dat mensen hier in huis bijvoorbeeld van hun baas met Teams zouden moeten zitten te vergaderen in de auto. Maar er zijn dus verschillende kanalen om aan te spreken.

Een verbod is moeilijk, zegt u, maar een verbod in het arbeidsreglement is niet moeilijk. U hebt dat niet in handen, maar u kunt er als minister wel op aansturen om, zeker bij de overheid, als voorbeeldfunctie in het arbeidsreglement op te nemen dat er geen sprake kan zijn van vergaderen terwijl men aan het rijden is.

Ik ben dus matig tevreden met het antwoord, maar er is heel veel ruimte voor evaluatie en verbetering, zodat de cijfers van de ongevallen en de doden naar beneden kunnen.

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

**Jo Brouns (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, ik sluit me graag aan bij de vorige sprekers. Het is inderdaad heel duidelijk dat het in het kader van de verkeersveiligheid goed is dat we nu ook de focus hebben gelegd op de iPhones en het gsm-gebruik in de wagen. De federale wetgeving is daartoe verstrengd. Maar we moeten dat natuurlijk ook kunnen handhaven. Die pakkans moet dan ook omhoog.

Ik deel de mening dat we daar technologische toepassingen in de vorm van camera's voor hebben. Er is een koninklijk besluit (KB) met een hele lijst van zaken waarvoor die mogen worden ingezet. Wij zouden zeggen: schaf die af en zet ze overal voor in waar je ze kunt inzetten, natuurlijk altijd de regels rond GDPR daarbij

in acht nemend. Maar ik houd dus nogmaals een pleidooi om de handhaving daar aan te scherpen.

Wat de technologische evolutie betreft, denk ik dat het in de toekomst alleen nog maar meer gaat zijn. Het aantal apps dat op je iPhone verschijnt, neemt hand over hand toe. Vanochtend ging het over de problematiek van het vergaderen. Ik denk dus dat dat een algemeen aandachtspunt blijft. De technologische toepassingen die wij dagelijks mogen en kunnen gebruiken, dat kan natuurlijk niet in onze wagen in bepaalde omstandigheden, behalve het klassieke bellen, handsfree.

Minister, de sensibilisering blijft natuurlijk een heel belangrijk punt. We moeten daar blijven op inzetten, maar ik heb hier eerder ook al de vraag gesteld naar de wetenschappelijke evaluatie daarvan en de effectiviteit van heel wat campagnes. Er zijn de nametingen, maar ik denk dat een grondige wetenschappelijke evaluatie vaak op haar plaats is. In een vorig antwoord verwees u naar een nieuwe samenwerkingsovereenkomst die wordt opgemaakt met de VSV. Is daar al nieuws over? Zit die eraan te komen? Kunt u iets meer vertellen over die nieuwe samenwerkingsovereenkomst met de VSV en wat daar allemaal in staat?

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, alles komt terug. Met de vingers van onze beide handen komen we te kort om alle vragen omtrent deze problematiek op te tellen. Die is een dik jaar, twee jaar geleden heel erg in de actualiteit gekomen met de grote wegenwerken aan de E313 ter hoogte van Geel, waar mensen ondanks alle signalisatie met alle mogelijke technologie die daaromtrent bestaat aan volle snelheid achterin op files inreden omdat mensen voluit bezig waren met alles wat te maken heeft met wat de iPhone aan mogelijkheden biedt. Hier zijn handhaving en strenge sanctionering tot en met op hun plaats. Spijtig genoeg, maar dat is nu eenmaal het sluitstuk van elke reglementering en ook de geloofwaardigheid ervan. De cijfers zijn bekend: 150 doden per jaar en 850 zwaar gekwetsten. Dat kan over ieder van ons gaan. Iedereen kent dat: als je vandaag een file inrijdt is de grootste schrik die je moet hebben of wie achterop rijdt toch niet bezig gaat zijn met zijn iPhone en eventueel achteraan op je auto inrijdt.

Ik wil wel sensibiliseren, en diegenen die het bedenken gaan u ook altijd wijsmaken dat je daarmee bezig moet blijven, maar op een zeker ogenblik moeten we de eigen verantwoordelijkheid van mensen nog durven uitspreken want op die manier is alles de schuld van de overheid, terwijl wij hier niks aan kunnen doen. Het zijn allemaal mensen die in staat zijn om met moeilijke technologie te werken. Ze hebben allemaal een rijbewijs behaald. Ze zijn allemaal minstens gemiddeld intelligent. Als je dan nog aan mensen duidelijk moet maken dat ze niet hun eigen – en die voor andere weggebruikers die zich ter hoogte van hen voortbewegen – moordstroken moeten creëren want we hebben het vaak over moordstroken. Dit zijn ook digitale moordstroken op het ogenblik dat je aan het sms'en of het appen bent of Messengerberichten aan het versturen bent. Dus: streng handhaven en aan de andere kant mensen met hun eigen verantwoordelijkheid durven confronteren door middel van die strenge handhaving.

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

**Minister Lydia Peeters:** Er waren daarstraks heel veel vragen. Daarom was het ook een heel uitgebreid antwoord. Als ik dat niet doe, dan krijg ik reclamaties dat ik niet op alle vragen inga.

Wat betreft de bijkomende vraag over de chauffeurs bij De Lijn: in het arbeidsreglement van De Lijn is alleszins duidelijk opgenomen dat het gebruik van gsm achter het stuur niet toegelaten is. Ook hier kunnen we natuurlijk verder doorgaan over wat met chauffeurs die dat dan toch doen? Wat is daar de pakkans? Ik heb

daarstraks ook heel duidelijk gezegd dat wij onze campagne op 2 mei gelanceerd hebben. Het initiatief dat het parket van Halle-Vilvoorde onmiddellijk nam – de verstrengde aanpak en iedereen die betrapt werd op het gebruik van gsm achter het stuur kreeg onmiddellijk een intrekking van het rijbewijs van acht dagen – zullen sommigen een veel te harde sanctie vinden, zeker zij die er de dupe van zijn. Finaal is dat wel de juiste boodschap. Dat heb ik daarstraks ook al gezegd. Een dergelijk initiatief kunnen we alleen maar toejuichen voor het bewustzijn van iedereen die continu of af en toe de gsm opneemt en zit te chatten, te whatsappen of sms'en te sturen tijdens het rijden. Het bewustzijn dat dit absoluut niet kan en voor heel onveilige situaties in het verkeer zorgt, moet enorm groeien. Dat is en blijft vooral de boodschap.

Ik heb daarstraks al gezegd dat we drie killers in het verkeer hebben: alcohol en drugs, snelheid en afleiding. Voor snelheid zijn er op Vlaams niveau – en handhaving is inderdaad het sluitstuk inzake verkeersveiligheid – heel wat ANPR-camera's. Op dit ogenblik hebben die niet de functionaliteit om ook opnames te maken van iemand die al dan niet de gsm in de hand heeft. Toekomstgericht kan die functionaliteit daaraan toegevoegd worden. Ik vraag dat zeker aan de administraties. Men heeft me gezegd dat dat niet kan bij de huidige ANPR-camera's die er staan. Plus we moeten dan ook opnieuw het GDPR-karakter meenemen. Op dit ogenblik kijken de ANPR-camera's naar de nummerplaat op de auto die te hard rijdt, die kijkt niet wat er in het voertuig gebeurt. U weet dat er destijds bij het project van Vias heel wat commotie was in welke mate dat GDPR-gewijs kan. Los daarvan, wil ik zeker aan de mensen binnen het AWV die werken aan het project van de ANPR-camera's meegeven om te kijken of die functionaliteit uitgebreid kan worden. Maar het is dan nog altijd de federale politie die al dan niet boetes uitschrijft. Herinner u de hele discussie rond alle ANPR-camera's die wij in het begin geplaatst hadden en die op dat moment nog niet gekoppeld werden aan het data-managementsysteem en nog niet uitgelezen konden worden. De boetes, het effectief overgaan tot het innen van boetes en of tot het intrekken van het rijbewijs is en blijft nog altijd een federale materie. Daarom focussen wij volop op enerzijds het aspect sensibilisering en anderzijds het aspect van educatie.

Op het vlak van sensibilisering wil ik nog even meegeven dat de verschillende campagnes zeker geëvalueerd worden. Na elke campagne van de VSV krijgen we een rapport van de impact volgens hen. Moet dat ook nog wetenschappelijk geanalyseerd worden? Als we kijken naar de studies van Vias rond gsm-gebruik: in de laatste studies gaven ze al aan dat het bewustzijn dat het eigenlijk niet door de beugel kan, al enorm is toegenomen. Dat geeft toch aan dat de campagnes werken.

Wat overleg met de federale overheid betreft: dat vindt op zeer regelmatige basis plaats. Wij blijven aspecten op tafel leggen waarvan wij vinden dat er meer gerichte controles op moeten gebeuren. Dan verwijs ik opnieuw naar ons verkeersveiligheidsplan, waarin wij afleiding in het verkeer als een van de prioritaire aandachtspunten hebben opgenomen en waaromtrent wij regelmatig overleggen met de federale collega's, getuige daarvan de aanpak van het parket en de extra aandacht rond afleiding in het verkeer in navolging van de campagne die wij op 2 mei gelanceerd hebben.

Maar het is inderdaad een cultuur. De heer Keulen heeft dat heel duidelijk geschetst. Wij kunnen tal van sensibilisercampagnes, educatieve pakketten en pakkansvergrotenende maatregelen uitrollen, maar het begint bij de weggebruiker zelf. Iedereen die zich op de weg begeeft, moet de nodige verantwoordelijkheid aan de dag leggen, moet goed beseffen dat hij bezig is met autorijden, een risicovolle bezigheid, dus wat dat betreft, is het uiteraard de verantwoordelijkheid van iedereen die zich op de weg begeeft, zowel gemotoriseerd als op een meer duurzame wijze. Men moet alle aandacht hebben voor de andere weggebruikers, voor het verkeer en alle mogelijke obstakels op de weg.

Dan was er nog een vraag over de samenwerkingsovereenkomst met de VSV. Daar zijn veel gesprekken aan voorafgegaan. U weet dat wij destijds nog gevraagd hebben aan de Inspectie van Financiën een bijkomende analyse te maken van het hele verkeersveiligheidsbeleid. Daarin kwam ook de samenwerkingsovereenkomst met de VSV aan bod. Daar is heel veel over gepraat, maar ik heb de administratie de opdracht gegeven om daar snel werk van te maken, zodat die overeenkomst of dat toelagebesluit – wat het ook zal worden – snel gefinaliseerd kan worden en zodat de VSV snel verder kan met haar jaarlijkse werking. Daar is uiteraard ook het jaarplan aan gekoppeld, dat nu in een finale fase zit.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Minister, ik sluit af met een herhaling van de cijfers: afleiding achter het stuur veroorzaakt jaarlijks 150 doden, 850 zwaargewonden en zo'n 12.500 lichtgewonden. Dat zijn keiharde cijfers. De grootste moordenaar hier is de gsm en de tendens is stijgend: een vijftigtal doden en 4500 gewonden per jaar. De weg naar nul doden tegen 2050 is dus nog zeer lang. Niet enkel automobilisten moeten zich bewust zijn van die gevaren, maar elke deelnemer aan het verkeer. Blijf dus verder inzetten op die sensibilisering en zorg er ook voor, in overleg met uw federale collega's, dat men niet meer kan ontsnappen aan die betrapting en bestraffing door handhaving via slimme camera's snel mogelijk te maken en door streng op te treden tegenover overtreders. Het niet-gebruiken van de gsm in de wagen zou de norm moeten worden, net zoals het dragen van een gordel.

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

**Stijn Bex (Groen):** Minister, bedankt voor uw antwoord. Ik ben ook heel blij met de brede steun hier in de commissie. Elke fractie hier is tussengekomen om te zeggen dat we dit moeten aanpakken en dat we strenger moeten handhaven. In die zin zou ik u willen oproepen om niet gewoon mee te geven aan uw administratie dat wij dit belangrijk vinden, maar om hen op te dragen dat die camera's in de toekomst deze overtredingen ook moeten kunnen vaststellen. Minister Van Quickenborne en minister Verlinden hebben al duidelijk aangegeven dat zij willen meewerken aan een systeem dat het mogelijk maakt om zulke overtredingen te gaan beboeten. Zodra zo'n systeem 'up and running' is – het is vooral een digitaal gegeven –, zal het nog wel meevallen op het vlak van personeelsinzet daarvoor, dus ik zou daar echt toe willen oproepen. Maak die camera's daarvoor geschikt. Alle partijen hier hebben gezegd dat ze dat willen. De N-VA is niet tussengekomen, maar die partij wil sowieso naar Nederlands voorbeeld handelen, wil zelfs bij Nederland aansluiten, dus die partij zal er ook niet tegen zijn om het Nederlandse systeem te volgen.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Inderdaad, ik denk dat we in dezen op één lijn zitten. Misschien moeten we een uittreksel van het verslag van deze commissie aan u meegeven als u de volgende keer naar uw federale collega gaat. Die zal zien dat er geen sprake is van problemen binnen Vivaldi: iedereen wil hier die strengere handhaving en zeker die camera's die gsm-gebruik achter het stuur kunnen vaststellen, hoe sneller hoe beter. Ik treed collega Bex op dat vlak bij: vraag het niet al te vriendelijk, wees maar wat kordater, misschien zal dat helpen.

En dan aan mijn collega ter rechterzijde die altijd zegt dat we niets kunnen doen, ik ben iets positiever ingesteld: ik denk dat we het gedrag van mensen wel kunnen sturen, zeker met die sancties en die camera's. De gordel moet je ook dragen in de auto. Die vergelijking gaat zeker op.

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



**VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van een gecontroleerde snelheidsbeperking op alle snelwegen in en rond Gent**  
– 2765 (2021-2022)

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Stijn De Roo (CD&V):** Minister, de dichtbevolkte woongebieden in het Gentse worden doorkruist door heel wat drukke snelwegen. Het toenemende verkeer, ook vrachtverkeer, op de R4, E17 en E40 leidt tot steeds meer geluidshinder en luchtvervuiling, en bedreigt de gezondheid en het leefmilieu van duizenden omwonenden. ADEMRUIMTE, een organisatie die de krachten bundelt van diverse actiegroepen en burgerbewegingen die werk willen maken van een gezonde leefomgeving met meer rust en gezonde lucht in de regio Gent, richtte op 27 april van dit jaar, de Internationale Dag tegen Lawaai, een open brief aan u, minister Demir en het stadsbestuur van Gent om onmiddellijk actie tegen snelweglawaai te vragen. De Internationale Dag tegen Lawaai heeft tot doel het bewustzijn te vergroten over de impact van geluid op de gezondheid en het welzijn van mens en natuur.

In het kader van de Europese richtlijn Omgevingslawaai moeten de Vlaamse overheid en het Gentse stadsbestuur elke vijf jaar werk maken van een actieplan om de blootstelling aan omgevingsgeluid en de schadelijke effecten ervan te voorkomen. Dit jaar moeten de geluidsbelastingkaarten en actieplannen opnieuw worden opgemaakt. ADEMRUIMTE wil in het kader van de op te maken actieplannen bijzondere aandacht vragen voor de geluidshinder afkomstig van de snelwegen in en rondom Gent. In het Gentse bestuursakkoord is ook de ambitie opgenomen om de snelheid op de snelwegen te reduceren. ADEMRUIMTE vraagt aan de bevoegde ministers, dus aan u en aan minister Demir, de onmiddellijke invoering van een gecontroleerde snelheidsbeperking naar 90 kilometer per uur voor personenwagens en naar 70 kilometer per uur voor vrachtverkeer op alle snelwegen in en rond Gent. Snelheidsvermindering is een maatregel die op korte termijn leidt tot minder geluidsoverlast, minder fijn stof en meer verkeersveiligheid.

Minister, er zijn daarover al een aantal vragen geweest. Er was de schriftelijke vraag 1134 van 15 juli 2020 van voormalig Vlaams volksvertegenwoordiger Van Peteghem, waarin die informeerde naar uw bereidheid om in te gaan op de vraag van de gemeentebesturen van Gent, Destelbergen, Merelbeke en Melle om een algemene snelheidsverlaging in te voeren naar 90 kilometer per uur op de autosnelwegen rond Gent. U antwoordde het volgende: "Terwijl de R4 Oost en West een primaire weg is, heeft het stuk tussen de Euro Silo en Merelbeke het statuut van een autosnelweg, waarbij een snelheidsregime van 120 km/u van toepassing is. Dit stuk autosnelweg, uitgerust in 2x2 rijstroken met een brede middenberm maakt een verbinding tussen het havengebied van Gent met de twee belangrijke autosnelwegen E17 en E40. Het snelheidsregime beantwoordt aan de functie van de weg en is logisch bepaald volgens de richtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen."

Op mijn schriftelijke vraag 1539 van 25 augustus 2021 hoe u zou ingaan op de vragen en bezorgdheden van dezelfde lokale besturen waarbij zij gezamenlijk pleiten voor een snelheidsbeperking op respectievelijk de E40, de E17 en de R4 in de regio Gent antwoordde u het volgende: "De E17 en E40 in de regio Gent zijn uitgerust met dynamische rijstrooksignalisatie (...). Dit systeem zorgt er voor dat het snelheidsregime aangepast wordt aan de omstandigheden (druk verkeer, slecht weer,...). Tijdens de (drukke) spitsuren is er dus in feite al een snelheidsvermindering. Op dit moment zijn er geen plannen om dit aan te passen."

Op mijn schriftelijke vraag 530 van 3 januari van dit jaar of u zich kunt engageren tot het verlagen van de snelheid van 120 kilometer per uur naar 90 kilometer per uur of 100 kilometer per uur op de E17 en de R4 in Destelbergen antwoordde u: "Een algemene verlaging van de snelheid van 120 naar 90 of 100 km/u op de autosnelwegen als doel om de geluidsoverlast in de omgeving te verminderen is niet voorzien."

Ik stel deze vraag in opvolging van voornoemde schriftelijke vragen. Minister, hoe zult u reageren op de vraag van de actiegroepen? Acht u het alsnog mogelijk om een snelheidsverlaging, of het onderzoek daartoe, door te voeren? Zo ja, op welke termijn? Zo neen, waarom niet? Welke maatregelen zijn nodig om een gecontroleerde snelheidsbeperking naar 90 kilometer per uur voor personenwagens en naar 70 kilometer per uur voor vrachtverkeer door te voeren op alle snelwegen in en rond Gent? Welke bijkomende beleidsmaatregelen wenst u nog te nemen met betrekking tot de problematiek van snelweglawaai in heel Vlaanderen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank voor uw vragen, mijnheer De Roo. We hebben inderdaad de afgelopen periode diverse vragen gekregen over snelheidsverlagingen op het viaduct van Gentbrugge en bij uitbreiding op de snelwegen rond Gent. Ik kreeg deze vragen vanuit diverse actoren. Niet alleen actiecomités, maar ook individuele burgers en lokale besturen vragen erom.

In navolging daarvan hebben we aan de Administratie Wegen en Verkeer de opdracht gegeven om een snelheidsverlaging op de verschillende segmenten te onderzoeken. Het gaat met name over de E17-viaduct Gentbrugge, de E40 – de zone tussen complex Sint-Denijs-Westrem en Merelbeke –, de R4 tussen Oostakker en complex Merelbeke. We hebben gevraagd het effect op het geluid en de impact van een snelheidsverlaging op de mobiliteit als dusdanig te bekijken. We denken onder andere aan de doorstroming en filevorming, voertuigverliesuren en rijstrookwissels. U zult begrijpen dat bij eender welk snelheidsregime er soms meer rijstrookwissel is, er zijn soms ook hogere voertuigverliesuren en ook de doorstroming zou erop kunnen inboeten. Kortom, al deze facetten samen moeten worden onderzocht. Er moet natuurlijk ook vermeden worden dat een doorgevoerde snelheidsverlaging een ander ongewenst effect met zich mee zou brengen. Voorbeelden daarvan zijn bijvoorbeeld meer verkeer op onderliggende wegen, meer rijstrookwissels en daardoor meer onveilige situaties. Daarom hebben we gevraagd om dit onderzoek te doen. De administratie heeft me laten weten dat het onderzoek snel afgerond kan worden. Ik heb het nog niet, maar men zou op korte termijn een antwoord kunnen bieden. Er zal, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, ook een bijkomend advies worden gevraagd aan de federale politie.

Ik kan vandaag nog geen uitspraak doen over het snelheidsregime dat op welk wegsegment zal gelden. Op het ogenblik dat we over de finale resultaten van de studies en over de verschillende adviezen beschikken, zullen we alleszins eerst een testperiode invoeren voor we overgaan tot een nieuwe regeling.

U vroeg ook welke maatregelen nodig zijn om een snelheidsbeperking van 90 km per uur voor personenwagens en 70 km per uur voor vrachtvervoer te realiseren. We weten allemaal dat als dergelijke snelheidsmaatregelen worden doorgevoerd men enerzijds moet sensibiliseren en anderzijds een streng handhavingsbeleid moet voeren. Dat was bij aanvang ook op de R0 zo. Tijdens de piekuren is het niet moeilijk om die snelheid te handhaven, maar in de daluren of tijdens de nacht, als de wegen er breed en verlaten bij liggen, moet er worden gehandhaafd.

Uw derde vraag gaat over het snelweglawaai in Vlaanderen. Ik kan u meegeven dat om de 5 jaar nieuwe geluidsbelastingkaarten voor de belangrijkste wegen in Vlaanderen worden opgemaakt. De belangrijkste wegen zijn die wegen waar meer dan 3

miljoen voertuigpassages per jaar worden geteld. De studie voor de opmaak van de nieuwe kaarten is begin 2022 van start gegaan. Eind 2022 zullen de nieuwe geluidsbelastingkaarten klaar zijn. Daar worden ook altijd actieplannen aan gekoppeld. Die bestaan uit een aantal concrete maatregelen zoals het plaatsen van geluidsschermen of geluidsbermen en/of het plaatsen van geluidsbrem asfalt, afhankelijk van de verwachte impact. Dat zijn een aantal acties die we kunnen doen. Als we kijken naar het vorige geluidsactieplan voor belangrijke wegen van 2019, dan leidde dat concreet tot 28 maatregelen. We koppelen er dus echt wel concrete acties aan.

Tot slot moet ik u nog meegeven dat onze diensten op dit moment bezig zijn met de verplichtingen inzake de Europese richtlijn Omgevingslawaaï. Op grond daarvan is men bezig met de opmaak van nieuwe strategische geluidsbelastingkaarten voor de belangrijke wegen, op basis van recente data van het jaar 2021. Deze kaarten zullen in principe klaar zijn begin 2023. We zullen er dan mee aan de slag gaan.

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

**Stijn De Roo (CD&V):** Minister, dank u voor uw antwoord. Ik ben tevreden dat u een onderzoek hebt ingesteld en dat de resultaten op korte termijn ter beschikking zullen zijn. In enkele van uw vorige antwoorden zei u dat er al op heel wat plaatsen in Vlaanderen een afwijking op het snelheidsregime is. U hebt Brussel genoemd, maar ook Antwerpen is in een van die afwijkingen opgenomen. In Antwerpen is nu ook, naar aanleiding van het Toekomstverbond, de afspraak gemaakt om de maximaal toegelaten snelheid op de R1 terug te brengen tot 80 kilometer per uur. Er is dus al Brussel, er is Antwerpen, maar ik denk dat het nu ook aan de tweede grootste stad van Vlaanderen is om daar maatregelen en aanpassingen door te voeren, om samen met de stad Gent, maar ook samen met de omliggende gemeenten, ernaar te kunnen streven om onder de norm van 70 decibel te gaan. Een autoluwe stad, een stiller wagenpark, snelheidsverlagingen passen ook in dat plaatje. De studie zal vermoedelijk ook uitwijzen dat het gaat over enkele minuten die een chauffeur verliest, maar dat dit wel een heel positieve impact heeft op de omgeving.

De druk is ook hoog. Ik vraag dus om daar versneld werk van te maken. Mijn bijkomende vraag is: kunt u iets concreter zijn over de timing? Het is op korte termijn. Mag dat nog voor de zomer worden verwacht? Kunt u daar iets meer over zeggen?

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

**Stijn Bex (Groen):** Collega, dank u wel voor de interessante vraagstelling. Minister, ook uw antwoord doet mij veel plezier. Ik heb zelf ook recent gepleit voor een snelheidsverlaging op onze autosnelwegen, weliswaar een algemene, namelijk van 120 naar 100 kilometer per uur, en van 100 naar 80 kilometer per uur voor de vrachtwagens. Ik denk dat dat een goede zaak zou zijn, om de redenen die de collega heeft aangehaald. Dat gaat over luchtkwaliteit, dat gaat over geluidsoverlast, over verkeersveiligheid, maar ook over brandstofverbruik. Daar hebben we het vandaag nog niet over gehad, maar in het licht van de Oekraïneoorlog is dat toch ook wel een belangrijk element om mee te nemen.

Minister, u hebt gesproken over een studie. Gebeurt die studie binnen uw administratie, of wordt die uitbesteed? Kunt u daar wat meer over zeggen? Zou het moeilijk zijn om ook te onderzoeken wat de impact is van die snelheidsverlaging op de CO<sub>2</sub>-uitstoot en op het brandstofverbruik? Het lijkt mij toch ook nuttig om dat mee te onderzoeken. Ik ben er net als de collega van overtuigd dat die studie bijvoorbeeld zal aantonen dat het tijdverlies zeer beperkt zal zijn. Dat valt namelijk eenvoudig te berekenen, met de regel van drie.

Minister, wat ik mij afvraag, is waarom u er eigenlijk aan vasthoudt om deze maatregel alleen maar te nemen rond gebieden waar heel veel mensen wonen die in staat zijn om via heel veel actiegroepen en petitieën op te komen voor hun rechten,

maar niet voor de rest van Vlaanderen, waar er evengoed een impact is op de volksgezondheid, op de uitstoot van CO<sub>2</sub> en dergelijke. Waarom kiest u er eigenlijk voor om dit alleen te doen rond de grote stedelijke gebieden, en gunt u het de mensen die in meer landelijke gebieden wonen, niet om minder geluid en propere lucht te hebben?

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, wat het snelweglawaai betreft, ik herinner mij dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) op de Antwerpse ring, toch een van de drukste punten, met een project is gestart, namelijk het NGCS-project (Next Generation Concrete Surface). Daarbij brengt men groeven aan in het beton of het asfalt om het geluidsniveau terug te brengen. Dat werd ontwikkeld in de Verenigde Staten en is toch al meermaals met succes toegepast in Duitsland. Vóór de werken is daar een geluidsmeting gebeurd, nadien ook. Afhankelijk van die resultaten zal dan worden bekeken of nog andere stukken van de ring in Antwerpen zullen worden aangepakt met die techniek. Zijn er al resultaten van dat project op de Antwerpse ring, en overweegt u dan eventueel om dergelijke proefprojecten ook toe te passen op de ring in Gent? Zijn daarbij nog andere aspecten naar voren gekomen, bijvoorbeeld wat watergladheid, ijzelvorming tijdens de winter of de duurzaamheid van het asfalt en dergelijke meer betreft?

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

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

Omdat u onder meer verwees naar Antwerpen en Brussel, mijnheer De Roo, op de Brusselse R0 is de snelheid inderdaad beperkt tot 100 kilometer per uur. In Antwerpen hebben we dynamische borden die via het dynamisch verkeersmanagementsysteem ook worden uitgerold. Dat is dus niet één uniform verhaal, het is ook gekoppeld aan het verhaal van tal van wegenwerken. Telkens als er op onze autosnelwegen wegenwerken zijn, wordt er een aangepast snelheidsregime doorgevoerd.

Wat betreft uw vraag naar de timing van de studie en door wie die gevoerd wordt, we hebben aan de administratie van het AWV gevraagd om daarop op korte tijd een antwoord te bieden. Ik verwacht dus dat die studie er snel zal zijn en dat we alleszins voor de zomer, zoals ik daarstraks ook al zei, een soort testfase kunnen uitrollen. Ik zeg testfase omdat – opnieuw – we alles in zijn totaliteit moeten bekijken.

Daarmee kom ik ook terug op de vraag van de heer Bex over waarom we niet overal de snelheid enorm verlagen, ook in de perifere gebieden. Het gaat niet alleen over de snelheid en de geluidsoverlast die snelwegen met zich mee kunnen brengen, we moeten ook rekening houden met de verkeersveiligheid, met de doorstroming, met het aantal weefbewegingen dat gemaakt wordt of het aantal rijstrookwissels dat gebeurt bij lagere snelheden. Die doorstroming kan ook beïnvloed worden bij lagere snelheden, met meer filevorming tot gevolg, waardoor men vaak ook meer verkeersonveiligere situaties creëert.

Bij meer filevorming en meer weefbewegingen kiezen ook meer mensen voor het onderliggend wegennet. In Nederland heeft men onder andere aangegeven dat 100 kilometer per uur op de snelwegen een enorme impact heeft op het onderliggend wegennet en daardoor geen verbetering is inzake stikstofuitstoot. Kortom, er zijn heel veel elementen die samen bepalen of we nu het ene dan wel het andere snelheidsregime moeten gaan invoeren.

Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn alleszins twee aspecten die voor ons van groot belang zijn. Voor gebieden waar er een heel grote woondichtheid is, waar veel mensen in de onmiddellijke nabijheid van heel drukke verkeersassen wonen, willen we zeker overwegen om te kijken welke snelheidslimiet daar het

meest aangewezen is. Maar we moeten wel rekening houden met alle facetten en ook voorkomen dat het geen extra druk geeft op het onderliggend wegennet, noch op de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Vandaar dat we die studie bestellen. Ik hoop dat we die zo snel mogelijk hebben, zodat we dan ook kunnen terugkoppelen naar de lokale besturen, die dat heel specifiek gevraagd hebben. Ik hoop de testperiode voor de zomer te kunnen invoeren. Dat zal natuurlijk ook gepaard gaan met wat extra maatregelen.

Om u een voorbeeld te geven, we hadden bij de goedkeuring van het Klimaatplan 2019 over de R0 beslist, maar die beslissing is pas ingevoerd in september 2020. Er gaat dus wel de nodige signalisatie en dergelijke mee gepaard. Er was ook de afspraak met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, dat op dat moment ook nog niet zover gevorderd was.

We gaan alleszins kijken of we voor de zomer een testperiode kunnen doorvoeren op die diverse wegsegmenten. Maar welke snelheidslimiet waar geldt, zal nog even afhangen van de studie van het AWV.

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

**Stijn De Roo (CD&V):** Nogmaals dank voor uw antwoord, minister. Ik kijk natuurlijk uit naar de resultaten van die studie. Ik ben ervan overtuigd dat de eventuele negatieve effecten die gepaard gaan met zo'n snelheidsverlaging en die zo'n studie naar boven kan brengen lang niet zullen opwegen tegen de voordelen die uit de studie zullen komen.

Ik wil u wel nog iets vragen, minister. U hebt daarjuist in de opsomming van de tracés gesproken over het viaduct van Gentbrugge op de E17. Maar de E17 loopt eigenlijk tussen de R4 en de E40. Het zou dus heel vreemd zijn om een deel van de R4 en de E40 naar een verlaagde snelheid van 90 kilometer per uur te brengen, maar de weg die daar nog tussen ligt en niet het viaduct van de E17 is, dan niet aan te passen. Maar ik vermoed dat dat iets is wat heel eenvoudig bekeken kan worden. Dat zou een zeer vreemde situatie zijn. Dus als u dat segment er zeker ook zou willen bijnemen? Het gaat eigenlijk om de E17 tussen, laat ons zeggen, Heusden en Destelbergen en Merelbeke, omdat dat eigenlijk tussen de snelwegen in ligt.

Maar ik kijk dus uit naar de resultaten van de studie op korte termijn en ik hoop ook dat er effectief voor de zomer een testfase uitgerold kan worden. De lokale besturen willen op korte termijn schakelen. In hen zal u dus zeker een medestander vinden.

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

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vooruitzichten van de transportvraag en het uitblijven van een modal shift – 2782 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Stijn Bex (Groen):** Minister, driejaarlijks analyseert het Planbureau de vooruitzichten van de transportvraag. Volgens het rapport dat recent is uitgekomen, zitten we totaal niet op schema om uw ambities uit het regeerakkoord om een modal shift van 60/40 in Vlaanderen en 50/50 in de drie grootstedelijke gebieden waar te maken. Bovendien is er ook de ambitie uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) om het aantal gereden kilometers over de weg te verminderen tot maximaal

38,4 miljard autokilometers in 2030 ten opzichte van 45,3 miljard in 2015. Volgens het Planbureau zou het aantal autokilometers, in tegenstelling tot die ambitie voor een sterke daling, zelfs verder toenemen. Er zal dus bijkomend beleid nodig zijn om de ambities van de Vlaamse Regering alsnog waar te maken.

Uit de analyse van het Planbureau blijkt dat het gemiddelde aantal afgelegde kilometers per persoon in België nog licht zal stijgen tot 2030 en daarna min of meer zal stabiliseren tot 2040. En hoewel er voor het woon-werkverkeer wel een lichte daling voorspeld wordt, mede dankzij de opmars van telewerk, zal het aantal verplaatsingen voor onder meer studies, vrije tijd of diensten wel sterk toenemen.

De verdeling van transportmodi zou hierbij licht veranderen. Het is positief dat het aantal verplaatsingen met de fiets of te voet volgens de prognoses sterk zou toenemen, met zo'n 35 procent. Mensen die telewerken zouden in de eerste plaats minder de trein gebruiken, terwijl het aandeel bus-, metro- of tramgebruikers stabiel zou blijven. De veranderingen die dat teweegbrengt in de modal split blijven echter bescheiden door de grote dominantie van de auto. Die blijft een aandeel hebben van meer dan 82 procent, zowel in 2030 als in 2040. Het aantal vervoerskilometers met de wagen zou in totaal nog bijna 6 procent toenemen.

De groei van het totale vervoer over de weg, dus ook het goederenvervoer, zal zonder bijkomende maatregelen volgens het Planbureau leiden tot meer filevorming dan vandaag en tot een daling van de snelheid op het wegennet. Tijdens de spitsuren zou de snelheid op de belangrijkste assen in en rondom Gent en Antwerpen 10 tot 15 procent dalen. Ook in de zone rond Brussel zou de gemiddelde snelheid tijdens de spits met zo'n 6 procent afnemen.

Dankzij verschillende maatregelen, zoals de inwerkingtreding van de nieuwe euro-normen, de vergroening van de autofiscaliteit en de progressieve ban op auto's met verbrandingsmotor in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zou de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het transport wel met 38 procent afnemen tussen 2019 en 2040.

Minister, volgens de prognose van het Planbureau zullen we bij een gelijkblijvend beleid dus totaal geen modal shift zien en zullen het autogebruik en de bijbehorende files nog verder toenemen. Volgens mobiliteitsexperten komt dit ook door het feit dat verkeerswetmatigheden zoals de 'wet van de latente vraag' genegeerd werden bij het opstellen van de plannen voor grote infrastructuurwerken zoals de Ring rond Brussel of Oosterweel. Dat betekent dat extra rijstroken de filedruk niet zullen doen afnemen, omdat de bijkomende plaats op de wegen wordt ingevuld door bijkomend autoverkeer. De eventuele positieve impact van deze verbredingen zou op amper tien jaar tijd verdampen en ons in dezelfde staat van files brengen. Groen denkt dan ook dat het meer dan ooit tijd is om echt na te denken over structurele oplossingen voor het fileprobleem. Alle collega's hier willen de vaststellingen van het Planbureau ter harte nemen om de ambities die de Vlaamse Regering terecht heeft, waar te maken.

Minister, welke conclusies haalt u uit het rapport van het Planbureau?

Gaat u ermee akkoord dat er bijkomende maatregelen nodig zijn om uw ambities rond modal shift en het terugdringen van het aantal autokilometers te bereiken? Welk bijkomend beleid overweegt u daarvoor?

Hebt u een duidelijk traject voor ogen om de modal shift van 60/40 in Vlaanderen en 50/50 in grootstedelijke gebieden te bereiken? Welk streefdoel wordt er daarbij concreet vooropgesteld voor elke transportmodus? U mag daarbij ook verwijzen naar een schriftelijk antwoord, mocht het te complex worden.

In het jaarrapport van De Lijn werd er een prognose gemaakt van de toename van het aantal reizigersritten door de invoering van basisbereikbaarheid en de nieuwe

openbaarvervoerplannen. Op welke manier zou het aantal reizigerskilometers evolueren volgens deze prognose?

Het Planbureau voorspelt vooral een forse toename van het vrijetijdsverkeer, dat in 2040 bijna dubbel zo veel vervoerskilometers zal uitmaken dan het woon-werkverkeer. Bent u van mening dat u de sterke focus op het woon-werkverkeer in uw ambities in verband met modal shift moet verbreden?

Het Planbureau voorspelt wel een grote toename van het fietsverkeer. Is het fietswegenet in Vlaanderen robuust genoeg om deze stijging op te vangen?

Tot slot, wat is de stand van zaken betreffende het onderzoek naar sturende verkeersfiscaliteit, dat werd aangekondigd in het kader van de visienota van de Vlaamse Regering betreffende 'Fit for 55'?

Voorzitter, dit zijn heel wat uitvoerige vragen. Maar dit raakt volgens mij essentieel de kern van ons openbaarvervoerbeleid. Want als het Planbureau zegt dat het alleen maar erger wordt, ondanks alles wat we aan het doen zijn, dan is het toch wel heel belangrijk dat we ons daarover buigen in de commissie en dat de minister met aanvullende maatregelen komt om die vaststellingen van het Planbureau te counteren.

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank voor de zeer interessante vraag. Ik heb een week geleden zelf nog gewag gemaakt van het rapport van het Federaal Planbureau met de vooruitzichten tegen 2040. De conclusies die daarin staan, uiteraard bij ongewijzigd beleid, zijn zeer interessant om ter harte te nemen. Zeker als ik kijk naar het personenvervoer, geeft men aan het begin van de projectie aan dat voor de meeste verplaatsingen de auto het bevoorrechte transportmiddel blijft. Dat overwicht blijft gehandhaafd, ondanks een sterke groei inzake wandelen en fietsen. Daar is er een stijging van 35,2 procent, en in mindere mate bus, tram en metro, met een stijging van 8,8 procent. Het reizen met de trein daarentegen daalt met 2,8 procent. Dat is zowat de conclusie inzake het personenvervoer die het Planbureau naar voren schuift. Het is dus positief inzake de duurzame verplaatsingen wandelen en fietsen, de actieve weggebruiker, ook positief voor bus, tram en metro maar minder voor het treinvervoer. Als we de conclusie nemen dat de auto sowieso zeer belangrijk blijft en dat er eigenlijk geen significante veranderingen teweeg gebracht worden, dan noopt dat tot nadenken en moeten we kijken in welke mate we daar een kentering kunnen krijgen.

We hebben inderdaad de ambitieuze doelstelling om naar een modal shift van 40/60 te gaan, waarbij ruim 40 procent van de verplaatsingen op duurzame wijze moeten gebeuren. Daarbij denken we aan de actieve weggebruiker, de fietser en de voetganger, maar ook de steppers en dergelijke meer. Daarnaast is er uiteraard ook het collectieve vervoer, namelijk het openbaar vervoer maar ook de taxidiensten en de deelmobiliteit en dergelijke, dat nog altijd zorgt voor minder autoverplaatsingen dan het private autobezit.

Zijn er dan bijkomende maatregelen nodig? Uiteraard, ik denk dat er altijd bijkomende maatregelen nodig zijn. Als we vanaf nu zouden achteroverleunen en geen maatregelen meer nemen, zou dat natuurlijk geen bijdrage leveren aan de modal shift. Wat dat betreft kan ik verwijzen naar wat wij in de Vlaamse Mobiliteitsvisie, die vorig jaar werd afgeklopt, hebben goedgekeurd en waarbij we zeggen dat we richting 2040 naar een slimme, multimodale en veilige mobiliteit willen gaan, naar nul verkeersslachtoffers, waarbij we sowieso gaan naar een vermindering van 60 procent van de materialenafdruk inzake mobiliteit. Daarbij zetten we zeker het woord combimobiliteit centraal, het combineren van verschillende vervoersmodi, om een kentering te krijgen inzake het aantal voertuigkilometers maar ook inzake het aantal duurzame verplaatsingen.

Uiteraard focussen wij ook op die samenwerking met het federale niveau, wat gisteren ook in de plenaire aan bod gekomen is. We weten dat minister Gilkinet recent zijn plannen voor de uitbreiding van de trein heeft goedgekeurd. Daarnaast zijn er ook de beheersovereenkomsten met Infrabel en de NMBS. Wat dat betreft willen we zeker met hen het overleg verder initiëren om een goede afstemming te doen over het verhogen van rijpadcapaciteit en bijkomend treinaanbod in de regio's waar mogelijk. We hebben hier meermaals de vraag gehoord voor diverse uitbreidingen van de trein. Als we de studie van het Planbureau moeten geloven, dan zal reizen met de trein afnemen. Ik doe eens te meer een oproep om daar nog meer werk van te maken. Wij zullen het overleg hieromtrent met onze federale collega's zeker intensifiëren.

Ik kom tot de modal shift die we ambiëren, namelijk 60/40 en in Gent, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en Antwerpen zelfs 50/50. Het is een ambitieuze modal shift. We hoorden recent dat het aandeel fietsen in bijvoorbeeld het centrum van Hasselt enorm is toegenomen. Daar geeft men wel degelijk aan dat men een en ander verder wil faciliteren. Men wil daar ook volop inzetten op de versnelde modal shift om nog meer in te zetten en nog meer maatregelen op tafel te leggen om die modal shift te bereiken. Dat vraagt natuurlijk tal van investeringen. U weet dat wij onder meer met De Lijn tal van investeringen plannen inzake de uitbreiding van het openbaar vervoer. In Antwerpen willen we een aantal lijnen extra inzetten voor het tramvervoer. Maar ook voor het Gentse focussen we daarop, namelijk op tramlijn 4 en 7, om ook daar het aanbod te faciliteren en in te zetten op bijkomende openbaarvervoerlijnen. Daarnaast zijn er ook de talrijke investeringen inzake onze fietsinfrastructuur zodat nog meer mensen gebruik zullen maken van de duurzame alternatieven.

We kijken ook uit naar het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen dat binnenkort zal komen en dat we als beleidsinstrument zullen gebruiken om te bekijken welke bijkomende maatregelen moeten worden aangescherpt om de duurzame mobiliteit te vergroten.

U vraagt ook naar de toename van de reizigersritten bij De Lijn en hoe die prognoses evolueren. In het jaarverslag van 2020 zien we dat er een toename is van het aantal reizigerskilometers, met name het huidige netwerk zou goed zijn voor 2,520 miljoen kilometer. Als het gaat over die voertuigkilometers, zou de basisbereikbaarheidsprognose oplopen tot 2,629 miljoen kilometers. Dat is een toename met 4 procent. Als we de voertuigkilometers, de basisbereikbaarheid en de studie over het reizigerspotentieel die eerder daaromtrent is gemaakt bekijken, gaat het over ongeveer 7 procent. Het aantal reizigers is gedaald door de covidcrisis, maar we zijn volop aan het werk om die aantallen opnieuw te doen toenemen.

Uw vijfde vraag gaat over de voorspelling van het Federaal Planbureau over het toenemende vrijetijdsverkeer. We willen in de toekomst meer inzetten op vrijetijdsverplaatsingen op duurzame wijze. Naast tal van functionele fietspaden en fietssnelwegen investeren we natuurlijk ook in tal van recreatieve verplaatsingen. We bekijken met alle andere wegbeheerders en met de federale overheid hoe we de toeristische attractiepolen via duurzame verplaatsingen bereikbaarder kunnen maken. Hier is zeker een belangrijke rol weggelegd voor de trein.

In uw zesde vraag over de toename van het fietsverkeer dat het Planbureau voorspelt, vraagt u of ons fietsnetwerk robuust genoeg is. We blijven volop inzetten op 'futureproof' fietspaden. Getuige daarvan is de opmaak van het Vademecum Fietsvoorzieningen dat focust op fietspaden die voldoende breed moeten zijn om de massa aan fietsers in de toekomst aan te kunnen. Dat zal vooral voor de piekuren nodig zijn. Gisteren ben ik zelf mee gaan fietsen in de schoolomgeving in Genk. Het stemt ons op zich blij om te zien dat zoveel mensen zich op duurzame wijze verplaatsen. Maar dat betekent ook dat we onze weginfrastructuur moeten aanpassen. En dat doen we al. We investeren massaal in fietspaden en fietssnelwegen. Uiteraard moeten we ervoor zorgen dat ze met het oog op de toekomst breed



genoeg zijn om nog meer fietsers te kunnen opvangen en we moeten in samenspraak met andere actoren oog hebben voor veiligere verbindingen, ondergrondse kruisingen en dergelijke meer. We blijven dat continu monitoren en opvolgen.

Over uw laatste vraag over de sturende verkeersfiscaliteit kan ik het volgende zeggen. Ik heb dat zelf op tafel gelegd tijdens de bespreking van de klimaatvisienota in november 2021. In december 2021 heeft de Vlaamse Regering voor elk van de aangekondigde maatregelen de verantwoordelijke beleidsentiteiten aangeduid. Specifiek wat betreft de studie rond verkeersfiscaliteit is naast het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken ook een verantwoordelijkheid weggelegd voor het Departement Financiën en Begroting. We hebben samen al heel wat overlegvergaderingen gehad om die studie zo snel mogelijk in de markt te kunnen plaatsen en tot een consensus te komen. Ik ga ervan uit dat die studie zo snel mogelijk naar buiten kan, zodat we ermee aan de slag kunnen, net zoals met de andere maatregelen die we in de klimaatnota van november 2021 hebben opgenomen.

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

**Stijn Bex (Groen):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. We kunnen er niet omheen dat die doelstelling rond de modal shift uit het regeerakkoord stilaan te ambitieus lijkt en we die in de verste verte niet zullen halen. Dat is pijnlijk maar vooral spijtig, want dat is erg voor onze economie, dat is erg voor de mensen die in de file staan, dat is erg voor de mensen die hun kinderen niet met de fiets naar school durven laten gaan, zoals blijkt uit de enquête van Het Laatste Nieuws in het kader van VeloVeilig Vlaanderen.

Ik blijf wat op mijn honger zitten, minister. Ik zou denken dat op het moment dat een regering er niet in slaagt om haar ambities waar te maken, dat er wordt geschakeld en bijgestuurd. U verwijst eigenlijk naar plannen die we hier al vaak hebben gehoord, die veel tijd zullen vergen om in de praktijk te brengen, en waarvan het mij hoogst onduidelijk is of het Planbureau daar nu al mee rekening heeft gehouden in de bevindingen die ze nu gedaan hebben. Kunt u dat verduidelijken? Is er contact geweest met het Planbureau? Hebben zij informatie opgevraagd over uw plannen? Kunnen we afleiden dat de voorspellingen van het Planbureau te pessimistisch zijn omdat ze te weinig rekening houden met uw beleid? Of houden ze juist al wel rekening met uw beleid en is het dus des te erger?

Een tweede punt is dat het absoluut nodig is, en dat zeggen we allang, om de mensen een alternatief te bieden voor de auto. We hebben nu de VeloVeilig-enquête van Het Laatste Nieuws. Het is jammer dat een krant zoiets moet doen en de overheid dat niet zelf kan organiseren. Er is duidelijk nood aan bijkomende investeringen in fietsen en ook in het veiliger maken ervan, maar ook in het openbaar vervoer. Daar hebben we u niets over horen zeggen. Tegelijk heb je een beweging nodig – naast het attractieve aanbod als alternatief voor de auto – waarmee je het autogebruik ontmoedigt, en dat zit nu in de sturende verkeersfiscaliteit, zoals u zegt.

Daar heb ik nog een vraag over. Het onderzoek zal in de markt geplaatst worden. Kunt u iets vertellen over de timing? Wanneer moet dat onderzoek er liggen zodat u daar in deze regeerperiode nog mee aan de slag kunt? Men kan een onderzoek bestellen dat dan nog twee jaar in beslag neemt, en dan is deze Vlaamse Regering er mooi vanaf. Is dat de bedoeling? Of wilt u met deze Vlaamse Regering nog tot beleid komen op dat vlak?

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Voorzitter, collega's, de auto blijft het geprefereerde verplaatsingsmiddel. Dat is niet moeilijk. Mijn fractie heeft altijd duidelijk gezegd dat we een alternatief moeten aanbieden in plaats van de wagen. Er zullen verschuivingen moeten zijn. Wie naar de reportage van Terzake deze week

keek, en ik hoop dat iedereen in deze vergadering met de neus op de feiten gedrukt is, is toch wel tot de vaststelling gekomen dat het openbaar vervoer ondermaats is en dat er zeker geen stimulans is om dat openbaar vervoer te gebruiken. De getuigenissen van de reizigers logen er niet om. Wij denken dat in de eerste plaats werk moet worden gemaakt van een modern, veilig en efficiënt openbaar vervoer. Dat is er nu niet.

Bovendien heeft het personenvervoer volgens het Planbureau een plafond. Ik vind het trouwens verkeerd dat men telkens naar die automobilist wijst, de collega van Groen verwijst nu ook naar het vrijetijdsverkeer. Dat gaat over de vrije tijd. Gaan we nu ook al bepalen hoe mensen zich moeten verplaatsen tijdens hun vrije tijd? De auto is de vrijheid van de mensen, neem die niet af. Onderhuids voel ik dat de collega van Groen daar ook maatregelen vraagt.

Nog een punt dat hier veel te weinig is aangehaald, is het vrachtvervoer. Dat zal vooral de oorzaak zijn van die verkeerscongestie. Het goederenvervoer neemt sterker toe dan het personenverkeer. Het wegvervoer blijft de belangrijkste transportmodus voor goederen met een aandeel van 77 procent in 2040. Het spoorvervoer is het meest dynamische en gaat naar een groei van meer dan 28 procent. Dus denken wij dat we daar meer op moeten inzetten. We moeten meer inzetten op het vrachtvervoer over het water en het spoor. Dat moeten we meer gaan faciliteren. We moeten een betere spreiding van het vrachtvervoer bekijken. Terminals en logistieke centra moeten 24/24 kunnen werken om het vrachtverkeer zoveel mogelijk uit het spitsuur te halen.

Er zijn ook nog de bestelwagens rond e-commerce. Ook dat zit in stijgende lijn.

Minister, inzake het vervoer over het water, denk ik dat uw visie niet klopt. Bent u het met mij eens dat we daar ook nog een versnelling hoger moeten/kunnen schakelen? Hetzelfde voor het spoorvervoer, ook daar hebben we toch al vaak gehoord, bijvoorbeeld rond Oosterweel, dat er knelpunten zijn met de NMBS. Wilt u meer inzetten op het vrachtvervoer en de infrastructuur die we nodig hebben voor ons wegenverkeer? We moeten daar – ook economisch gezien – blijven op inzetten.

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

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

Mijnheer Bex, u herhaalt wat u ook in de plenaire gezegd hebt: dat we moeten wachten op een krant vooraleer we overgaan tot een grondige studie rond onze huidige fietsinfrastructuur. Ik ben het oneens met u. Ik heb toen in de plenaire ook al duidelijk gezegd dat wij zelf al initiatief genomen hebben. Begin 2020 hebben wij aan alle lokale besturen gevraagd om knelpunten op schoolroutes in kaart te brengen, zowel op gewestwegen als gemeentewegen. Op gewestwegen gaan wij daar dan zelf mee aan de slag. Wij kregen toen ruim 880 knelpunten aangeleverd door de lokale besturen, en we zijn daarmee aan de slag gegaan. Voor de gemeentewegen hebben we een subsidieregeling op tafel gelegd, waarbij we minstens 50 procent subsidiëren. Zo moedigen we ook gemeenten aan om te zorgen voor veiligere verkeersroutes.

Ik juich het initiatief van Het Laatste Nieuws, dat nu loopt, alleen maar toe. Dat maakt nog meer mensen ervan bewust dat het goed zou zijn als we ons massaal op een meer duurzame wijze gaan verplaatsen. Dat moet natuurlijk veilig gebeuren. Als veel mensen knelpunten in kaart brengen, dan is het ook goed om daar snel mee aan het werk te gaan. We doen dat, als Vlaamse overheid, niet alleen. We doen dat samen met alle lokale besturen. Alle lokale besturen zullen ook hun rapporten krijgen. Ook wij, als Vlaamse overheid, zullen een rapport krijgen. Ik denk dan ook dat het niet meer dan logisch is dat we daarmee van start gaan. Dat is één.

Ten tweede is er het verhaal van het Planbureau. Ik vind dat een heel interessante studie, maar ik wil ook wel zeggen dat het Planbureau zelf heeft aangegeven – lees daarvoor nog even de methodiek of de aanpak van het Planbureau – dat het gaat over ongewijzigd beleid, en over een studie voor heel België. Ik denk dus niet dat de percentages die ze op tafel leggen alle alarmbellen moeten laten rinkelen, en dat ze betekenen dat het huidige beleid in Vlaanderen, met de ambitieuze modal shift van 40/60 en 50/50, totaal onhaalbaar is. Dat lees ik niet in deze studie van het Planbureau. Integendeel, ik lees daarin dat het aantal duurzame verplaatsingen – fietsers en voetgangers – gaat stijgen met 34 procent. Ik lees daarin dat het openbaar vervoer met bus en tram gaat stijgen met 8,8 procent, en dat alleen het treinverkeer gaat verminderen.

Als er dus een alarmbel moet afgaan, dan is dat vooral de vraag hoe we het aantal treinverplaatsingen nog kunnen doen toenemen, niet alleen voor personenvervoer, maar ook voor goederentransport. Daarover zijn we in overleg met onze federale collega's. Specifiek voor Antwerpen, mijnheer Verheyden – want u verwees ernaar – zijn we aan het kijken hoe we daar nog spooruitbreiding kunnen doen voor bijkomend goederentransport. Recent hebben we ook in de haven van Genk elektrificatie van het spoor voor goederentransport uitgevoerd. Er lopen dus een aantal initiatieven waarvan ik vermoed dat ze niet zijn opgenomen in deze studie, omdat die gaat over het 'ongewijzigde beleid', over de processen die men nu ziet.

Mijnheer Bex, u stelt dat ik niets heb gezegd over De Lijn en de bijkomende investeringen. Ik heb daarstraks al gezegd dat we wel degelijk investeren in extra tramlijnen, zowel in Antwerpen als in Gent. In Gent gaat het specifiek over lijn 4 en lijn 7. In Antwerpen zijn we onder andere bezig met de uitbreiding van de premetro. Tegelijk investeren we ook volop in De Lijn, zowel in de vergroening van de vloot als in de dienstverlening. In verband met de basisbereikbaarheid heb ik al gezegd dat er een groei van het reizigerspotentieel van 7 procent op tafel ligt.

De heer Verheyden haalde ook de tevredenheid bij De Lijn aan. Daar wordt iedere dag aan gewerkt. We leggen de laatste hand aan ons openbardienstcontract. De Lijn heeft ruim achtduizend werknemers, en velen zijn trots op de uitoefening van hun job. Ik verwijs graag naar de laatste tevredenheidsenquête, die door een onafhankelijk bureau uitgevoerd werd. Die toont aan dat de tevredenheid van de reiziger bij De Lijn voor het eerst in vijf jaar gestegen is. Driekwart van de reizigers geeft De Lijn een score tussen de zeven en tien op tien op het vlak van tevredenheid. Het gaat dan in de eerste plaats over de dienstverlening en de stiptheid. Zijn daarmee alle problemen van de baan? Verre van, we moeten daar op blijven werken, maar De Lijn is ook wel een belangrijke partner inzake de modal shift.

Verder wil ik opnieuw herhalen dat er zowel in Antwerpen als in heel Vlaanderen volop werk wordt gemaakt van de versnelling van de modal shift, in Antwerpen specifiek met Route 2030 en een aantal maatregelen die ook zijn opgenomen in het kader van het Toekomstverbond, om daar een upgrade te doen. Tegelijkertijd heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een aantal projectoproepen inzake goederentransport lopende voor een versnelling van de modal shift.

Kortom, we nemen heel wat concrete maatregelen. Ik denk niet dat we nu louter op basis van het standpunt van het Planbureau, dat eigenlijk ook nauw aansluit bij onze Mobiliteitsvisie 2040, plots moeten gaan zeggen dat heel het beleid dat we tot nu toe hebben uitgestippeld, op de schop gaat en wij met volledig nieuwe plannen komen, integendeel. We investeren in fietsinfrastructuur. We investeren in het openbaar vervoer. Wat in deze voorspellingen al op tafel ligt, is bij ongewijzigd beleid. Ik denk dat het gewijzigde beleid dat we nu voeren, alleen maar een bijdrage kan leveren om toch die noodzakelijke modal shift te bereiken.

Wat watertransport betreft, ga ik niet herhalen wat we allemaal continu zeggen. We willen meer transport via onze waterwegen, en niet alleen via het spoor. Maar ook daar is er volop beleid rond duurzame verplaatsingen.

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

**Stijn Bex (Groen):** Ik wil eerst en vooral de collega van de partij van de auto geruststellen: Groen wil absoluut niet controleren waarom mensen in hun auto zitten. We willen vooral dat wie de auto nodig heeft, vlot ter bestemming raakt. En dat lukt alleen maar als minder mensen de auto nemen. Dus misschien delen we wel dezelfde doelstelling, wie weet.

Ik wil ook u geruststellen, minister. Ik heb zeker niet gezegd dat u niets doet. U hebt inderdaad de schoolroutes en zo verder aangepakt, maar we kunnen niet ontkennen dat het Planbureau zegt dat de modal split nog altijd 82 procent auto is, zelfs over x-aantal jaren, terwijl het uw doelstelling was om naar een 60/40-verdeling te gaan. Trams rijden op dit moment 10 kilometer per uur in Gent en Antwerpen. En het fietsen is voor veel mensen nog altijd te onveilig en te onaangenaam.

Ik roep u dus inderdaad op om een tandje bij te steken, net zoals trouwens collega Gilkinet dat zal doen voor de trein. Want hij beseft dat er iets moet gebeuren om toch nog altijd meer mensen op de trein te krijgen.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag over de timing van het onderzoek naar de sturende verkeersfiscaliteit. Kunt u daar toch iets meer over zeggen? Het is niet uw gewoonte om niet op onze vragen te antwoorden. Of is het nog totaal onbekend?

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

**Minister Lydia Peeters:** Sorry dat ik die vraag nog niet beantwoord heb. Neen, ik heb nog geen duidelijk zicht op die timing. Het bestek voor de studie moet nu in de markt geplaatst worden. Maar we zullen er zeker over waken dat die er zo snel mogelijk zal zijn.

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

**VRAAG OM UITLEG van Kathleen Krekels aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de extra middelen voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs – 2792 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over extra middelen voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon secundair onderwijs – 2834 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een structurele oplossing voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs – 2839 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs – 2849 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Kathleen Krekels (N-VA):** Aan het begin van dit schooljaar doken er heel wat verontrustende verhalen op over de lange reistijden in het leerlingenvervoer van het buitengewoon onderwijs. Als minister van Mobiliteit nam u initieel maatregelen om de langste ritten in te korten. Intussen werd er gewerkt aan een duurzame oplossing op de lange termijn.

Op 3 mei communiceerde u dat er voor het schooljaar 2022-2023 zo'n 26,6 miljoen euro wordt vrijgemaakt voor extra ritten. Bovendien gaat u expliciet het engagement aan om de ritduur per enkele rit voor iedere leerling onder de 90 minuten te brengen. 38 scholen gaven aan geen bijkomende ritten nodig te hebben, waardoor er voor hun 497 leerlingen geen wijzigingen zijn in de ritduur.

Om de kwaliteit te bewaken, start de vervoersmaatschappij met een werkgroep om de werking van het maatwerkvervoer te evalueren en verbeterpunten door te voeren.

Worden deze middelen recurrent, of gaat het voorlopig enkel over dit ene schooljaar?

Op welke manier zult de ritduur blijvend monitoren?

Hebt u zicht op de ritduur voor de 497 leerlingen uit de scholen die aangaven geen extra ritten nodig te hebben? Dat was bij de maatregel toen u die 11 miljoen euro extra had voorzien. Mijn vraag is dus misschien wat verwarrend, maar u begrijpt vast wel waar ik op doel.

Aangezien er diverse aanbestedingen nodig waren, hoe is de procedure voor de aanbestedingen juist verlopen? Kunt u ook meer inzage geven in de verdeling van het budget over de bussen en taxi's?

Hoe en met welke frequentie zult u als verantwoordelijk minister de werkgroep opvolgen?

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Minister, we hebben het hier al meermaals over deze problematiek gehad en u hebt zelf ondertussen al budgettaire inspanningen geleverd om tot een oplossing te komen voor de meest precaire situaties. U hebt zelf vooropgesteld dat het doel moet zijn, om te beginnen toch, dat geen enkel kind langer dan 90 minuten per rit op de bus zou mogen zitten. Vorige week kondigde u aan dat u nog eens 26,6 miljoen euro extra vrijmaakt om ouders, leerlingen en directies gerust te stellen dat de inspanningen die geleverd zijn, ook het komende schooljaar gegarandeerd blijven.

Hier in de commissie werd ook de problematiek rond busbegeleiding aangekaart. De regelgeving van het departement Onderwijs inzake busbegeleiding bepaalt dat voor vervoersmodi met minder dan zeven zitplaatsen, er eigenlijk geen busbegeleiding of subsidiëring is voorzien. Nochtans geven scholen, en uzelf ook, aan dat het voor bepaalde leerlingen zeker wel nodig is. U liet weten dat het departement Mobiliteit deze kosten op zich zou nemen, ook al is dat niet helemaal zoals voorzien in het decreet. Op 9 maart antwoordde u op een actuele vraag van Marino Keulen daaromtrent dat u op dat ogenblik aan een conceptnota aan het werken was die er op korte termijn zou aankomen.

Die extra 26,6 miljoen euro, zal dat bedrag volgens u volstaan om ervoor te zorgen dat geen enkel kind langer dan negentig minuten per rit op de bus zit?

Is er al een evaluatie gebeurd van de aanpak de afgelopen maanden? Zo ja, welke lessen kunnen er uit deze evaluatie getrokken worden?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de conceptnota die u zou opmaken voor een structurele oplossing voor de toekomst? Wanneer mogen we die conceptnota verwachten?

Hoe zit het ondertussen met de noodzakelijke begeleiding op kleinere voertuigen met minder dan zeven zitplaatsen? Hoeveel scholen deden een beroep op de financiering van het departement Mobiliteit hiervoor? Hebt u al contact genomen met minister Weyts om het decreetale kader hieromtrent aan te passen? Zo ja, wat was het resultaat van dat overleg? Hoe gaat dit in de toekomst structureel opgelost en gefinancierd worden?

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

**Stijn Bex (Groen):** Dank u wel, collega's, om al een goede schets van de vragen te geven. Vandaag wordt opnieuw duidelijk dat we het met het hele parlement zeer belangrijk vinden dat dit opgelost wordt. Minister, ik ga meteen naar mijn vragen.

Ik zou ook graag weten hoe uw acties er de afgelopen maanden voor gezorgd hebben dat de gemiddelde en maximale rittijden ingekort zijn. Hoe is dat geëvolueerd?

Kunt u een inschatting maken hoeveel kinderen vandaag nog steeds een ongeoorloofd lange ritduur van meer dan drie uur per dag meemaken? Hoeveel kinderen zitten er al onder de grens van het anderhalve uur?

Kunt u al een prognose geven voor de gemiddelde en maximale ritduur voor het volgende schooljaar, gelet op de extra middelen die u zult inzetten?

Welke elementen uit de proefprojecten uit Leuven, Roeselare en Antwerpen zullen er meegenomen worden in het uitwerken van de structurele oplossing?

Op welke manier zal het extra budget volgend jaar ingezet worden?

Welk budget gaat er naar extra busritten, naar extra begeleiders? Zal er naast extra busritten en begeleiders ook worden ingezet op andere mobiliteitsalternatieven? Welke zouden dat dan kunnen zijn?

Wanneer verwacht u om de conceptnota betreffende de nieuwe regelgeving te kunnen voorstellen?

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, u kunt altijd trachten om de wereld te redden. Als u die kans hebt, moet u die zeker niet laten liggen, maar het is soms al een geweldige prestatie als u het leven een stuk beter maakt voor de mensen rondom u. Dat hebt u hier gedaan. Op een ogenblik dat anderen zeiden om er uw handen van af te houden, hebt u zich in dit schier onmogelijke dossier geëngageerd. Eerst met 1,8 miljoen euro in het begin van het schooljaar. Ik weet nog goed dat toen kritische stemmen klonken. Ten gronde hadden die criticasters gelijk, want als één groep van onze samenleving zeker moet kunnen rekenen op de overheid, moet het wel deze groep, moeten het deze leerlingen in het bijzonder onderwijs zijn. Tegen de periode van het jaareinde is daar nog eens 11 miljoen euro bij gekomen. Voor het nieuwe schooljaar 2022-2023 is er 26,6 miljoen euro voorzien.

Ondertussen spreken we toch ook al van 5020 leerlingen van 323 scholen in heel Vlaanderen die voorheen langer onderweg waren; door dat extra geld – dan spreek ik nog over de 12,8 miljoen euro – van het lopende schooljaar werd de situatie voor 3973 van hen al sterk verbeterd. Wat dat betreft leven we een beetje in een verdorven omgeving: goed nieuws bestaat niet, dat is geen nieuws en 'bad news drives out good news'. Het kan niet genoeg herhaald worden: ook nu, voor het nieuwe schooljaar, krijgen leerlingen en ouders op de eerste plaats, maar ook de

scholen zelf in het bijzonder onderwijs, de leerkrachten, de directies en diegenen die er actief zijn inderdaad toch een heel belangrijke stimulerende boodschap.

Minister, kunt u duidelijkheid verschaffen over hoe het extra budget van 26 miljoen euro gespendeerd zal worden? Hoe zal dat extra budget over de scholen verdeeld worden? Waar liggen de absolute prioriteiten voor u als minister van Mobiliteit?

In september van vorig jaar gaven 24 scholen aan dat ze wilden wachten tot het volgende schooljaar met het voorzien van de bijkomende ritten. Is het intussen al duidelijk geworden of ook in deze scholen in het schooljaar 2022-2023 bijkomende ritten voorzien zullen worden?

Hoe staat het met de timing van de evaluatie van de proefprojecten? Op drie plaatsen waren al proefprojecten lopende – dan zitten we terug in 2015. Wanneer mogen we deze evaluatie verwachten?

Kunnen er al lessen worden getrokken uit het overleg met de betrokken stakeholders?

Is er al zicht op concrete structurele maatregelen om de reistijd in het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs aan te pakken?

Zult u in staat zijn om de conceptnota op het einde van dit jaar voor te leggen aan de Vlaamse Regering?

Gaat u initiatieven opzetten om ouders te ondersteunen in het voorzien van eigen vervoer om zo ook minder druk te leggen op het collectief leerlingenvervoer?

De Mobiliteitscentrale zal de organisatie van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs in de toekomst op zich nemen, mee helpen organiseren zodat dat hopelijk tot efficiëntiewinsten kan leiden. Wat is de stand van zaken hiervan?

Op dit moment ontbreekt het nog steeds aan degelijke kwaliteitskaders voor bussen die leerlingen uit het buitengewoon onderwijs vervoeren. Wordt daar ondertussen werk van gemaakt?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor de vele vragen. Dat is ook duidelijk een bewijs dat leerlingenvervoer ons allemaal heel nauw aan het hart ligt, zeker het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, waar de meest kwetsbaren zitten. Jullie hebben daaromtrent ook een resolutie goedgekeurd in het Vlaams Parlement, die ik zeker ook ter harte neem.

We weten allemaal dat het al jarenlang een schrijnende situatie is, leerlingen die veel te lang op de bus zaten. We hebben daarover heel wat berichten in de media zien verschijnen. Daarom hebben we vorig jaar in september in eerste instantie een bedrag van 1,8 miljoen euro als noodmaatregel naar voren geschoven om de meest precaire situaties op te lossen. Dat bleek verre van voldoende te zijn. Dat is de reden waarom we dan op 20 december met de Vlaamse Regering de beslissing genomen hebben om bijkomend 11 miljoen euro, zijnde 8 miljoen euro voor vervoer en 3 miljoen euro voor Onderwijs, voor busbegeleiding, vrij te maken. Door het vrijmaken van die extra budgetten is De Lijn daar onmiddellijk mee aan de slag gegaan om in overleg met alle onderwijsinstellingen buitengewoon onderwijs te kijken hoe daar beter maatwerk verleend kan worden, op maat van elk kind dat veel te lang op die bus moest zitten. Dat was een kortetermijnmaatregel, dat was een maatregel waar we snel hebben moeten schakelen om een oplossing te bieden. Men heeft daar heel intens aan gewerkt, dat hebben we hier ook al uitgebreid toegelicht in de commissie. Een woord van dank aan alle mensen die daar zo intens aan meegewerkt hebben, is zeker op zijn plaats.

Dat was dus de kortetermijnoplossing. We weten allemaal dat we ook moeten streven naar een langetermijnoplossing. In de meest ideale wereld hadden we waarschijnlijk vandaag al een pasklare langetermijnoplossing. Maar helaas voor diegenen die dat denken, moet ik zeggen dat die er nog niet is op dit ogenblik. Wat er de laatste weken wel was: heel veel vragen van ouders, ook van kinderen, maar ook van directies, over hoe het nu verder moet, en wat met volgend schooljaar. Daarom hebben wij vorige week gelanceerd dat we, wat betreft het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, voor het komende schooljaar 2022-2023 opnieuw een bedrag van 26,6 miljoen euro hebben vrijgemaakt. Het klopt dus, mevrouw Krekels, dat we dat vorige week bekendgemaakt hebben na de begrotingscontrole die we afgerond hebben. We hebben dan gezegd dat we extra middelen gaan vrijmaken en intern een aantal middelen verschuiven om toch zeker die ouders, die directies, die scholen en uiteraard ook die kinderen gerust te kunnen stellen dat we straks, in september van het schooljaar 2022-2023, niet opnieuw in een soortgelijke problematiek terechtkomen, ondanks het feit dat we natuurlijk nog geen decretale aanpassing hebben aan de regelgeving. De regelgeving zit bij het Departement Onderwijs.

Mevrouw Robeyns, u vraagt of die 26,6 miljoen euro voldoende gaat zijn opdat geen enkel kind nog langer dan 90 minuten enkele rit op de bus zit. Ik hoop dat dat voldoende is. Dit is een inschatting die De Lijn gemaakt heeft. De vorige budgetten, die 11 miljoen of die 8 miljoen euro die De Lijn toen ter beschikking had, waren natuurlijk voor de periode van januari tot en met juni van het huidige schooljaar. Dat betekent dat heel veel contracten in de markt geplaatst moesten worden voor korte termijn. Meestal is dan ook je prijs een stukje hoger. De calculatie van 26,6 miljoen euro is dus een raming die De Lijn gemaakt heeft om zo maatwerk te kunnen bieden. We weten vandaag natuurlijk nog niet 100 procent zeker over hoeveel kinderen het gaat, waar welk kind naar school zal gaan, wat de afstand van elk kind tot die specifieke onderwijsinstelling is. Het zal dus te gepasten tijde nog bijgestuurd moeten worden. Maar jullie begrijpen allemaal wel perfect, denk ik, dat het een heel complexe kwestie is, waarbij echt op maat van elk individueel kind, rekening houdend met de zorgnoden van het kind, bekeken moet worden welk vervoer het beste is voor welk kind.

Mijnheer Keulen, daarmee kom ik bij uw vraag terecht over hoe we die middelen gaan verdelen en waar de prioriteiten liggen.

Laat me vooreerst meegeven dat er de laatste maanden toch wel enorm hard is gewerkt door De Lijn, de scholen en ook de exploitanten die de extra ritten verzekeren: sinds eind januari hebben we 410 extra schoolritten – 209 bussen en 201 taxi's – ingezet boven op de reeds bestaande 1645 ritten die al door de exploitanten van De Lijn worden uitgevoerd. Dat is een vierde van wat er al was. Daarvoor is overleg geweest met de ouders en scholen rond de gewijzigde uren, met de partners, die chauffeurs moesten zien te vinden, en – opnieuw – de scholen, die busbegeleiding moesten zien te vinden. Dat heeft heel intens werk gevergd, dus een pluim voor iedereen die daaraan geholpen heeft.

Er zijn een aantal scholen – dat is hier al gezegd – die de boodschap gegeven hebben dat ze pas volgend schooljaar willen instappen en er zijn ook scholen die stellen dat ze geen bijkomend busvervoer nodig hebben, ook al hebben ze leerlingen die langer dan negentig minuten op de bus zitten. Dat heeft heel vaak te maken met de internaten: als dat enkel op zondag of maandag en vrijdag is, dan is dat een heel ander verhaal dan elke dag. Dat speelt dus ook mee.

Als u me nu vraagt waar de prioriteiten liggen: wel, bij elk van deze leerlingen. Het is maatwerk. Het kind staat centraal. Men vertrekt vandaaruit om te bepalen welk vervoersmiddel het meest aangepast is: een extra bus, een minibus of een taxi. De noden van het kind staan centraal.



De prioriteit ligt ook bij dat maximum van negentig minuten: hoe korter hoe beter. We willen die kinderen maximale vrije tijd gunnen, en daarvoor moet de reistijd tot een minimum herleid worden. Dat is ook de opdracht die we aan De Lijn hebben meegegeven: werk verder op het vervoer op maat en lever blijvende inspanningen om de kwetsbare doelgroepen op de beste manier te vervoeren.

Mijnheer Bex, u had ook een aantal vragen inzake het budget, hoe het wordt ingezet. Met de antwoorden die ik net gegeven heb, zijn reeds een aantal van uw vragen beantwoord, hoop ik. Wel wil ik u nog duiden dat De Lijn bevoegd is voor de operationele uitrol van het leerlingenvervoer. Die 26,6 miljoen euro is het bedrag dat wij binnen het departement vrijgemaakt hebben voor het extra inzetten van bussen van pachters specifiek voor het vervoer van leerlingen. Busbegeleiding valt onder het departement Onderwijs; ik neem aan dat daar ook de nodige middelen voorzien zullen worden.

Het tweede blok vragen heeft betrekking op de evolutie van de reistijden. Heel wat collega's hebben daar vragen over gesteld.

Mijnheer Keulen, gaan de scholen die vandaag nog geen gebruik maken van dit aanbod, dat volgend jaar wel willen doen? De Lijn is volop in overleg met de scholen. Het is aan de scholen om aan te geven of ze erin meegaan of niet, zeker de scholen die initieel gezegd hebben: niet dit schooljaar, wel volgend schooljaar. Al die gesprekken lopen. Opnieuw, dat is een heel intens werk, en De Lijn is daar volop mee bezig. Of alle scholen erop gaan intekenen, dat moet de toekomst uitwijzen, maar ik denk dat dit niet de laatste keer zal zijn dat we hierover zullen praten in deze commissie.

Mijnheer Bex, u vroeg naar de gemiddelde en de maximale rittijden van de afgelopen maanden, en of we daar al een evaluatie rond kunnen doen. Daar is het nog ietwat te vroeg voor. Ik heb hier in het verleden ook al gezegd dat we sommigen in januari onmiddellijk al een oplossing hebben kunnen bieden, sommigen hebben we ook gezegd dat we zouden wachten tot na het krokusreces en voor sommigen zelfs tot na het paasreces. De tendens die we zien is wel een algemene daling, maar om nu te zeggen wat het gemiddelde is per onderwijsinstelling? Dat kunnen we u vandaag nog niet geven.

We hebben De Lijn wel de opdracht gegeven om ook een werkgroep te starten, naast de bestaande werkgroepen die we al hebben, om een totale evaluatie te maken op korte termijn. Ik hoop dat we die dan ook te gepasten tijde kunnen krijgen. Nu wil ik natuurlijk eerst de prioriteit geven aan de uitrol naar het volgende schooljaar. Men moet het doen met de mensen die men heeft, dus daar moeten we op dit ogenblik heel intens op inzetten.

Wat betreft uw vraag rond de prognose voor de gemiddelde ritduur en de maximale ritduur voor het volgende schooljaar: het is vandaag de dag ook nog een beetje moeilijk om daarop in te zetten. We focussen alleszins op de maximale rittijd van negentig minuten.

Dat was ook uw vraag, denk ik, mevrouw Krekels: op welke manier zal de ritduur-tijd worden gemonitord? Vandaag is een planning uitgewerkt om de maximale ritduur van negentig minuten te realiseren. We zien dat de ritduurtijden al concreet gedaald zijn. De Lijn blijft het allemaal monitoren, blijft het allemaal optekenen in de rittenbladen en blijft het mee in kaart brengen. De rittenbladen worden telkens aangeleverd door de chauffeur, en op basis daarvan gebeurt de monitoring voor de nieuw geplande ritten voor volgend schooljaar. Bij de nieuwe planning hanteert De Lijn alleszins hetzelfde uitgangspunt, namelijk dat de ritten in real time onder de negentig minuten moeten zitten. In geval van calamiteiten kan het natuurlijk altijd langer zijn, maar het doel is altijd: onder de negentig minuten. Dat wordt via de rittenbladen dus continu gemonitord en als blijkt dat bepaalde rittenbladen toch

continu over die negentig minuten gaan, dan moet er worden bijgestuurd. Dan moeten er eventueel extra bussen komen en/of ritten hertekend worden, om opnieuw een oplossing op maat te bieden.

U vraagt ook of ik al zicht heb op de ritduur voor de kleine 500 leerlingen uit de scholen die aangaven nog geen extra ritten nodig te hebben. Daarop kan ik u geen pasklaar antwoord geven. Het is zo dat die scholen gezegd hebben dat ze voorlopig niets willen, dat het voor hen op dit ogenblik aanvaardbaar is. Ik neem aan dat dat geen ritten zijn waar kinderen 's morgens 2,5 uur op zitten en 's avonds nog eens 2,5 uur, ik denk dat niemand ervan uitgaat dat dat aanvaardbaar is. Tenzij het weer een kind is dat in de ene provincie woont – misschien in de uithoek van een provincie – en in een andere provincie naar een heel andere uithoek gaat, vanwege de bepaalde typologieën. Dan kan het daar dus aan liggen. We willen alleszins een oplossing voor alle kinderen, maar het is natuurlijk in samenspraak met de onderwijsinstellingen.

Is er al zicht op concrete structurele maatregelen om de reistijd globaal aan te pakken? Dat zijn de vragen van de heer Keulen, denk ik. Het vervoer buitengewoon onderwijs is gekoppeld aan vele andere elementen: onder andere de spreiding van de scholen, de verschillende types en het aanbod dat er is, de afstand van de leerling tot de school, de doorstroming, de ruimtelijke ordening, het vervoer, de budgetten en ook de opvang voor en na school. Kortom, het is een heel complex geheel. Vandaar dat we in december, toen we die bijkomende budgetten vrijgemaakt hebben via de Vlaamse Regering, ook duidelijk gezegd hebben dat dit een samenspel is van alle diverse ministers, zowel van Welzijn, Onderwijs, Mobiliteit, Digitalisering, Binnenlands Bestuur als Jeugd. We zijn volop aan het werk met al deze kabinetten samen.

We stellen ook vast dat er meer leerlingen richting het buitengewoon onderwijs gaan. Tegelijkertijd weten we ook dat minister Weyts bezig is met het aanbod, om te kijken hoe daarop een antwoord kan worden geboden. Het is alleszins de bedoeling dat we met onze operationele werkgroep bekijken hoe we hier toekomstgericht beter werk kunnen afleveren.

Ik heb het eigenlijk al gezegd, maar De Lijn had ook gevraagd om op korte termijn een evaluatie te maken en die zullen we dan ook met de diverse stakeholders onderling bespreken, om daar verder werk van te maken.

Wat betreft het ontbreken van de kwaliteitskaders binnen De Lijn, moet ik u meedelen dat de kwaliteitsvereisten voor het collectief vervoer zullen worden opgenomen in de lastenboeken die nu aanbesteed worden richting het volgende schooljaar. Vandaar dat we ook snel moesten schakelen. Iedereen moest dat perspectief hebben, maar we moesten de bestekken ook in de markt kunnen plaatsen, zodat we eigenlijk safe zijn richting september. Er zijn altijd ouders die pas in augustus beslissen of hun kind in de ene dan wel in de andere school zal worden ingeschreven, dus ook dat speelt daar mee. In de toekomst wordt dat allemaal meegenomen in de bestekken voor het flexplusvervoer in het kader van basisbereikbaarheid.

Mevrouw Robeyns, u hebt een vraag over de noodzakelijke begeleiding op kleinere voertuigen met minder dan zeven zitplaatsen. Die problematiek werd hier al geschetst. Negen scholen hebben voor de huidige periode busbegeleiding gevraagd op een kleiner voertuig, ofschoon de huidige regelgeving bepaalt dat alleen bij zeven plus één busbegeleiding wordt voorzien. Bij negen scholen ging het over kinderen met heel grote zorgnoden. Hoewel dat niet paste in de regelgeving van het departement Onderwijs, heeft De Lijn daar zelf gezorgd voor busbegeleiding en die kosten ten laste genomen.

We moeten bekijken hoe we daar in de toekomst, en zeker volgend schooljaar, mee omgaan. We hebben toen opnieuw snel moeten schakelen en daardoor heel wat minibusjes en taxi's moeten inzetten om niet alle ritten te moeten hertekenen.

Voor volgend schooljaar wil men dat globaal aanpakken en bekijken hoe men maximaal kan werken met de grotere bussen, omdat dat minder personeelscapaciteit vraagt. Uiteraard gelden die negentig minuten daarbij als maximale termijn. Voor volgend schooljaar wil men alleszins massaal grotere bussen inzetten. Waar nodig zal men, om de ritduur te beperken, kleinere bussen inzetten. We moeten op het stakeholdersoverleg bekijken hoe we daar verder mee kunnen omgaan.

Mijnheer Keulen, ik kom tot uw vraag over de timing en de evaluatie van de proefprojecten. Het is goed dat we een versnelling hoger zijn geschakeld. Het is een bevoegdheid van het departement Onderwijs, maar wordt mee gevolgd door het departement Mobiliteit. Initieel was de planning dat die evaluatie zou gebeuren vanaf september van dit jaar. Men heeft de evaluatie van die pilootprojecten sneller afgerond om de beleidsaanbevelingen mee te nemen naar de conceptnota en de nieuwe regelgeving.

Ik kom tot een vraag van zowel de heer Keulen als de heer Bex, namelijk welke elementen uit de proefprojecten we zullen meenemen. Dat wordt op dit ogenblik onderzocht en voorgelegd op het stakeholdersoverleg en op de werkgroepen van de kabinetten, om daar dan verder mee aan de slag te kunnen gaan.

Uiteraard hebben we al die stakeholders er meteen van op de hoogte gebracht dat we die bijkomende budgetten hebben vrijgemaakt. Tegelijkertijd bekijken we met hen hoe we van het integrale verhaal richting de conceptnota en de nieuwe regelgeving werk kunnen maken. Ik denk onder andere aan de gemeenschappelijke opstapplaatsen, die positief werden bevonden door de pilootprojecten, de voor- en naschoolse opvang, de buitenschoolse opvang, het maatwerk met kleine voertuigen en de inzet van de mobiliteitscoaches.

Ten slotte waren er nog een heel aantal vragen met betrekking tot de conceptnota. We willen die conceptnota het liefst zo snel mogelijk, maar ze is nog niet klaar. Ik kan u wel vertellen dat er zowel in maart, als in april en ook deze maand heel wat werkgroepen hebben plaatsgevonden om tot een gegronde conceptnota te komen die straks een structurele verandering mogelijk moet maken.

U vraagt zich misschien af waarom die er nog altijd niet is. Ik anticipeer al op de replieken die ik straks zal krijgen. De problematiek sleept al jaren aan. Het is geen evident verhaal. Ik herhaal dat we nu niet weten welke kinderen er zijn ingeschreven in welk onderwijstype, in welk onderwijsaanbod en met welke zorgnoden. We weten nog niet wat de afstand is van de school tot de woning. Kortom, we moeten een multidisciplinaire, holistische aanpak hanteren met alle mogelijke entiteiten en bekijken hoe we daar samen onze schouders onder kunnen zetten.

Ik hoop alleszins voor de zomer te kunnen landen met die conceptnota. Dat is ook de betrachting van alle collega's die daar mee actief in zijn. En dan kunnen we focussen op die nieuwe regelgeving.

Ik denk dat ik hiermee alle vragen heb beantwoord, maar ik neem aan dat er nog wel vragen zullen volgen. Dit waren alvast mijn antwoorden in de eerste ronde.

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

**Kathleen Krekels (N-VA):** Bedankt voor uw antwoorden. Ze zijn inderdaad al heel uitgebreid geweest, maar zoals dat dan is als er iets gezegd wordt, roept dat toch altijd nog een bijkomende reactie op. Ik wil onderstrepen dat ik u echt wel volg in dat maatwerk, en dat we echt vanuit het kind moeten vertrekken, en van bij hen moeten bekijken welk vervoer voor hen het meest aangepast is. En dat is natuurlijk ook van belang voor het monitoren van de rittijden.

Door daarover te spreken bedacht ik ineens dat ik bij een aantal scholen had vernomen dat er door de monitoring van die rittijden, door het verkorten van die rittijden,

wat echt een positief verhaal is, toch wel spanning is bij de busbegeleiders en de chauffeurs, omdat zij blijkbaar betaald worden volgens de duur van de rit. En als er natuurlijk heel veel korte ritten zijn, dan gaat hun loon achteruit. Ik begrijp dat dat een oprechte bezorgdheid is, en mijn vraag is of u daar ook effectief bij stilstaat, en of u zulke zaken ook zult meenemen in uw conceptnota, om daar eventueel toch een gedegen antwoord op te geven in de mogelijke verdere regelgeving.

Verder geeft u ook terecht aan dat het nog heel moeilijk is om te bekijken wie er volgend jaar in ons onderwijs zal toekomen en uiteraard ook de jaren nadien. We hebben het er gisteren in de plenaire vergadering nog over gehad dat de toestroom naar het buitengewoon onderwijs vergroot, dat er plaatsen te kort zijn. In welke mate kunt u op die toestroom anticiperen? In welke mate is er in die raming van 26,6 miljoen euro ook rekening mee gehouden dat er mogelijk nog een x-aantal kinderen bij zullen komen die vervoer nodig hebben, via de bus of via andere middelen?

Het evaluatieproject rond de pilootprojecten is klaar, hebt u gezegd. Maar dat wacht nog op vrijgave. Er zijn heel veel positieve zaken uit die pilootprojecten gegroeid, maar er zitten natuurlijk ook mensen in die verschillende projecten die zich daarop hebben ingezet, en die gedurende twee, drie, vier jaar een rol in die projecten hebben opgenomen. Die hadden voordien natuurlijk ook wel een andere functie. In welke mate gaat u een aantal van die mensen ook meenemen in het vervolgverhaal, zodat er een vorm van opvolging, monitoring kan blijven, ook via die mensen, die toch ervaring hebben in dat hele proces?

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Ik denk dat we in de commissie kunnen bevestigen dat er vanuit uw bevoegdheid oprecht heel veel inspanningen worden gedaan om deze schrijnende problematiek op te lossen, en dat er heel veel stappen vooruit zijn gezet. Het lijkt mij ook belangrijk dat u een signaal hebt gegeven met dat extra budget, om die ouders en de scholen op een zekere manier gerust te stellen richting het volgende schooljaar.

Als ik uw antwoord goed begrijp, is het een inschatting van De Lijn of dat budget voldoende is of niet, maar is het wel de bedoeling dat dat voldoende zou moeten zijn, verdergaand op de werkwijze zoals ze die nu hanteren. Want ik leid daar toch uit af dat we voorlopig niet gaan bijsturen, in afwachting van die evaluatie die zeker nodig zal zijn. Die 26,6 miljoen euro is dus puur voor het vervoer. Wat de extra inspanning vanuit Onderwijs al dan niet is, dat zullen we aan de minister van Onderwijs moeten vragen. Maar dat staat daar dus los van.

Het maatwerk is ontzettend belangrijk, maar ik vind het dan wel wat bizar dat u, wat die begeleiding betreft, zegt dat jullie sowieso opnieuw naar grotere bussen proberen te gaan. Het lijkt wel alsof dat wat tegenstrijdig is met dat maatwerk. Dat is misschien niet per se het geval, maar het voelt toch wel een beetje zo aan. En ik heb een beetje het gevoel dat dat vanuit het departement Onderwijs wat moeilijker en wat stroever loopt.

U hebt gezegd dat er negen scholen zijn die busbegeleiding voor kleinere busjes gevraagd hebben. De Lijn heeft daar dan voor gezorgd, ook al is dat niet volgens het decretaal kader gefinancierd. Kunt u daar ook een bedrag op plakken? Over welk budget gaat dat dan, die busbegeleiding die vanuit De Lijn voorzien is voor die kleinere bussen? Is daar van u een concrete vraag aan de minister van Onderwijs, of komt dat dan in die conceptnota, om die regelgeving aan te passen, zodat toch ook voor die kleinere busjes begeleiding noodzakelijk is? Want daar moeten we toch op blijven hameren, denk ik. Dat is de essentie om tot dat maatwerk te kunnen komen op een kwaliteitsvolle manier.

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

**Stijn Bex (Groen):** Minister, ook ik wil u bedanken voor uw antwoord. Ik wil hier ook nog eens duidelijk stellen dat we echt wel zien dat er inspanningen door u worden geleverd, en ook door de mensen van De Lijn, om deze problematiek weliswaar nog niet op te lossen, maar er toch voor te zorgen dat de kinderen die die bus moeten nemen, niet meer zo lang op die bus moeten zitten. Dat blijft echter natuurlijk nog altijd een pleister op een houten been, want we weten allemaal dat heel dit systeem moet worden hervormd, dat er veel betere manieren, veel meer op maat gerichte manieren zijn om die leerlingen van en naar school te brengen. Wat dat betreft, blijven we toch wel wat op onze honger. Dit probleem is nu toch al zeer lang bekend bij de regering, zeker ook bij de vorige minister van Mobiliteit. Als u dan zegt dat De Lijn ook voor de financiering van de begeleiding op die kleinere bussen moet zorgen, omdat het Departement Onderwijs en Vorming daar blijkbaar niet mee voor wil instaan, dan heb ik toch de indruk – en ik zeg het iets forser dan collega Robeyns – dat uw collega Weyts het wel prima vindt dat u de shit neemt en ervoor zorgt dat deze problemen opgelost geraken, dat hij zoiets heeft van: 'Ik bemoei mij er niet mee, ik laat mevrouw Peeters haar plan trekken.' U zult mij tegenspreken als dat niet het geval zou zijn, maar ik heb de indruk dat de manier van werken om in dezen tot een hervorming te komen, met heel veel betrokken ministers, wat aansleept en dat men het in de rest van de regering prima vindt dat u ondertussen uw miljoenen zoekt in uw beleidsdomein om deze schrijnende problematiek aan te pakken.

Ik zou alle collega's willen oproepen om aan hun ministers in deze Vlaamse Regering duidelijk te maken dat wat u nu doet weliswaar een goede tijdelijke oplossing is, maar dat we in het parlement, ook met de resolutie die meerderheid en oppositie hebben goedgekeurd, echt eisen dat de regering op redelijke termijn zorgt voor een grondige hervorming van heel dit beleid, zodat kinderen beter kunnen worden opgevangen voor ze de bus nemen enzovoort – ik ga het hier niet allemaal herhalen. Ik vind dat de regering u niet alleen mag laten met dit dossier, u zelf de problemen mag laten oplossen. Ik vind dat in dezen een globale oplossing dringend nodig is.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Ik denk dat de collega's Robeyns en Bex een vraag stellen die ook in onze rangen wel heel sterk leeft: wat is nu de bijdrage van Onderwijs in het oplossen, in het verkleinen van deze problematiek? Wat nu gebeurt, is uiteraard nodig. Minister, ik vind het moedig en groots dat u daarvoor uw nek hebt uitgestoken, dat u vaak vanuit een onmogelijke positie toch begonnen bent met het bij elkaar puzzelen van miljoenen om die schrijnende situatie te verkleinen, te verlichten, om dit zelfs in de richting van een volledige oplossing te brengen. Wat doet het Departement Onderwijs en Vorming echter heel concreet aan deze problematiek van het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs, en dan ook heel specifiek wat de begeleiding betreft? Politiek is ook teamwork. Daar zitten ook specialismen inzake de begeleiding van kinderen met deze achtergrond waarvan niet kan worden verlangd of verwacht van een openbaar vervoerder dat hij daarin voorziet.

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

**Loes Vandromme (CD&V):** Ik dank de vraagstellers voor de interessante vragen. Het onderwijs voor leerlingen met specifieke onderwijsnoden ligt mij na aan het hart. Morgen gaan we met de commissie Onderwijs trouwens op bezoek bij het buitengewoon onderwijs in mijn eigen stad. Daar zal het thema van het busvervoer zeker ook aan bod komen. Minister, ik waardeer echter ook ten zeerste uw inzet.

Ik wil toch een aantal zaken meegeven. De busbegeleiding op busjes met minder dan zeven leerlingen werd mij ook al gesignaleerd. Ik kijk uit naar een decretale basis voor de begeleiding van die negen scholen die daar nu een beroep op doen. Zijn er

nog andere scholen vragende partij? Ik ken er alvast die nu niet meedoen aan het project, maar die ook wel de vraag hebben om in extra begeleiding te voorzien.

Minister, dit is een complex verhaal. Gisteren werd aangegeven dat er inderdaad extra plaatsen worden vrijgemaakt in het buitengewoon onderwijs, vooral dan in het basisonderwijs. Dan durf ik toch dezelfde vraag te stellen als een aantal collega's hier. Uw collega Weyts gaf gisteren aan dat er momenteel geen regionale spreiding van de extra plaatsen wordt opgesteld. Dan vraag ik mij echt af of er ook een afstemming is van het busvervoer, want we kunnen wel scholen bouwen, maar de bedoeling is dat de leerlingen er geraken in minder dan negentig minuten, zoals u aangeeft. Is er dus afstemming op dat vlak, en is er afstemming tout court? U doet immers heel veel inspanningen, maar ik denk dat dit een ploegissue moet zijn, dat jullie dit samen moeten doen. Ik kijk alvast uit naar de conceptnota, maar ben ook zeer benieuwd naar de evaluatie van die pilootprojecten. Ik hoop dat we die ook kunnen inkijken. Ik vraag me ook af of u bij het uittekenen van de conceptnota rekening houdt met de diversiteit in het landschap. U weet dat ik hier vanuit een zeer rurale context aanwezig ben. Ik vraag me af of er een differentiatie zal zijn tussen de stedelijke context en een veeleer landelijke context.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, ik denk dat vandaag alweer duidelijk geworden is dat de problematiek van het vervoer van deze kinderen niet simpel is. Er zijn veel verschillende aandoeningen en kinderen maar ook onderwijstypes en onderwijsvormen in het buitengewoon onderwijs. Die vervoersplannen vereisen dus fijnmazig maatwerk. Ook verandert ieder schooljaar de samenstelling van deze scholen flink, en dus ook de vervoersnood. De busplanning die vandaag werkt, is volgend jaar niet noodzakelijk opnieuw bruikbaar. Er komen ook telkens nieuwe leerlingen en scholen bij.

In de resolutie die in december goedgekeurd werd, stond al dat er een gebrek is aan gedetailleerde data die toelaten de busritduur accuraat te monitoren. Volgens ons is er meer nood aan het meer gecentraliseerd verzamelen van data. Dat begint al met het tegen de start van ieder schooljaar – dus tijdig – monitoren welke kinderen waar zitten in het buitengewoon onderwijs en hoeveel daarvan er aangepast vervoer nodig hebben, zodat deze gegevens tijdig verschaft kunnen worden aan de betrokken stakeholders. We denken dat dat inderdaad nodig is, want 'meten is weten', als basis van het beleid. Wij denken dat ook daar een belangrijke rol weggelegd moet zijn voor het departement Onderwijs. Ik denk dat zij het best geplaatst zijn om die exacte gegevens door te geven. Gebeurt dat? Is dat nu ook al opgenomen in de projecten die momenteel al gestart zijn? Kunt u daar enige verduidelijking over geven?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, collega's, voor de verschillende bijkomende vragen en opmerkingen. Ik wil eerst even voor alle duidelijkheid stellen dat het hele verhaal rond het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs sowieso een gedeelde bevoegdheid is. Het pakket van de regelgeving, het toekennen van de rechten en de busbegeleiding valt onder het departement Onderwijs van collega Ben Weyts. Het verhaal van de uitvoering zit bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en bij vervoersmaatschappij De Lijn, die ervoor moet zorgen dat de ritten effectief gereden worden. Het is niet zo dat ik graag moeilijke dossiers naar mij toe trek, maar we kregen zoveel klachten over erg schrijnende situaties dat ik vind dat we daarvoor een oplossing moeten zoeken.

Op dit ogenblik werken we binnen de diverse kabinetten aan die conceptnota. Ik hoop dat we daar zo snel mogelijk mee kunnen landen. Ik ben het volledig met jullie eens op dit vlak. Enerzijds is er die bevoegdheidsverdeling en anderzijds werd

het bedrag van 70 miljoen euro dat sinds 2016 ter beschikking werd gesteld voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs nadien niet meer aangepast. We hebben het voorbije schooljaar duidelijk gezien dat die budgetten ondermaats waren. Een aantal collega's hebben hier terecht de opmerking gemaakt dat de toestroom toeneemt en dat er een plaatstekort is. Als er tekorten zijn in de ene onderwijsinstelling, moeten sommige kinderen zich nog verder verplaatsen naar een andere onderwijsinstelling. Dat er dus meer budget nodig is, staat buiten kijf.

Anderzijds gaat het natuurlijk ook over belastinggeld. We moeten daar omzichtig mee omgaan. Ik heb bij de begrotingscontrole alleszins duidelijk de boodschap meegegeven dat we nu een antwoord moeten kunnen bieden voor volgend schooljaar. We moeten een perspectief kunnen bieden aan al die ouders, aan al die directies, aan al die onderwijsinstellingen, maar ook aan de partners, aan diegenen die met die bussen rijden. Wij moeten ook nu al starten met de opmaak van de bestekken voor die partners zodat zij kunnen starten met hun planning met het oog op september. We moeten daar dus vroeger mee beginnen. Daarmee is De Lijn op dit ogenblik volop bezig.

Een aantal collega's vragen naar wat het departement Onderwijs op dit ogenblik specifiek doet. Zij zitten mee in de diverse werkgroepen. Zij werken ook mee aan de uitrol van de conceptnota en de aanpassing. Maar zoals ik daarstraks al zei, valt de hele regelgeving, zowel inzake busbegeleiding als inzake het toekennen van de rechten, onder het departement Onderwijs. We hebben eerder al eens geopperd dat we misschien volgens het Nederlandse model kunnen werken. In Nederland wordt bijvoorbeeld veel meer rekening gehouden met de graad van zelfredzaamheid van de kinderen. In dat systeem heeft een kind niet automatisch recht op gratis busvervoer als het binnen een straal van 5 kilometer van een school woont en zelfredzaam genoeg is om zich zelf te verplaatsen. Dat is een suggestie, maar er kunnen heel veel suggesties op tafel gelegd worden om straks tot een conceptnota en een aangepaste regelgeving te komen. Dat moet natuurlijk samen met alle collega's gebeuren, want niet alleen Onderwijs en Mobiliteit zijn hierbij betrokken maar ook Welzijn. Indien kinderen te vroeg in een onderwijsinstelling aankomen, moet er immers ook de nodige opvang zijn. Dat is ook weer afhankelijk van de noden van het kind. Kunnen de kinderen allemaal in een gemeenschappelijke opvang geplaatst worden? Zijn dat kinderen met een zware problematiek, bijvoorbeeld van autisme? Zijn er misschien specifieke noden? Kortom: samen met alle collega-ministers moeten we een globale benadering uitwerken om voor eens en voor altijd tot een oplossing te komen. Iedereen werkt dus samen en ik ga niemand met de vinger wijzen.

Dat het nu vooral bij mij zit, is omdat ik niet nogmaals geconfronteerd wil worden met problemen als die van vorig jaar in september. De jaren daarvoor waren die problemen er niet of nauwelijks omdat het aantal ritten toen verhoogd was wegens covid. Vorig jaar in september is dan de bom gebarsten. Ik heb toen gezegd dat ik een oplossing wil. In eerste instantie zal die bestaan uit het voorzien van extra middelen. We weten eigenlijk al lang dat die 70 miljoen euro die sinds 2016, zes jaar lang, niet gewijzigd is, sowieso veel te weinig is. In vergelijking met Nederland liggen die budgetten per kind gewoonweg veel te laag. We moeten dus kijken hoe we daar in de toekomst mee omgaan. Dat is de reden waarom ik zelf beslist heb om die middelen binnen ons beleidsdomein te verschuiven.

Hoe zit het dan specifiek met de busbegeleiding? Mevrouw Robeyns, u vroeg waarom we focussen op maatwerk en dan toch kiezen voor grotere bussen. We zijn midden in het schooljaar beginnen te schakelen. We hadden met die 1600 ritten tabula rasa kunnen maken en elke rit hertekenen. Maar dat betekent dan ook dat elk individueel kind een ander opstap- en afstapmoment krijgt. Dat zou het nog complexer maken. Nu heeft men vooral de kinderen die over de negentig minuten zaten, eruit gehaald. De kinderen die er minder lang dan negentig minuten

op zaten, kon men dan als eersten laten opstappen. Wie erboven zat, werd dan apart opgehaald en rechtstreeks met kleinere bussen gebracht.

Dat is op zich natuurlijk handig voor diegenen die er veel te lang in zaten. Die kleine busjes en die taxi's, dat is sowieso aangenamer, zeker ook in de verdichte woonkernen. In plaats van met een grote bus te manoeuvreren in een woonwijk, is een klein busje zeker handiger. Maar natuurlijk vraagt dat ook meer capaciteit qua personeel en busbegeleiders. Als dat busjes zijn van bijvoorbeeld twintig kinderen, is er automatisch busbegeleiding voorzien. Als het bussen zijn met maar twee of drie kinderen, of minder dan zeven, is er vanuit het departement Onderwijs geen busbegeleiding voorzien.

Het is dan schakelen. En finaal hebben wij gezegd: 'Als men weigert om daar busbegeleiding voor te voorzien, so be it. Dan nemen wij dat maar op ons conto.' Dat waren nu ook niet de meest astronomische bedragen. Als het gaat over kinderen die men niet alleen op een bus kan zetten, is dat maatwerk opnieuw doorslaggevend. En dan hebben we dat ook bij ons opgenomen als budget. Voor de voorbije maanden was het voor die negen extra bussen zo'n 120.000 euro. Dat is dus niet het meest astronomische bedrag. Maar het is wel belangrijk dat we dan niet zeggen dat we een grote bus vol gaan duwen met kinderen om toch zeker ook die busbegeleiding te hebben. Dan is het maar gewoon een oplossing op maat. En dan begeef je je misschien in de grijze zone, maar het is een complex verhaal en we moesten kunnen landen.

We kijken voor de toekomst sowieso liever naar grotere bussen, om ook minder personeel te moeten inzetten, minder buschauffeurs en minder busbegeleiders. Maar waar het niet kan, focussen we toch nog altijd op de kleinere. In de voorbije periode hadden we van die meer dan vierhonderd extra ritten ongeveer de helft grote bussen en de helft kleine bussen. We focussen meer op de grote, maar waar nodig zetten we uiteraard ook nog de kleine bussen in.

Mevrouw Krekels, u vroeg naar de spanning tussen de busbegeleiders en de buschauffeurs. Ik neem aan dat men dat morgen tijdens het werkbezoek ook te horen zal krijgen. Toen ik vorige week lanceerde dat we opnieuw extra budgetten voorzien voor dat vervoer, kreeg ik ook onmiddellijk van een aantal buschauffeurs en busbegeleiders soms snedige opmerkingen, dat ze door mij minder geld verdienen en dergelijke. Dat is natuurlijk een heel gevoelige materie. Ik zeg opnieuw dat het kind met de erge zorgnoden voor mij op de eerste plaats staat. Anderzijds hoor ik van die scholen ook wel dat daar waar die kinderen met grote zorgnoden zitten, ze nood hebben aan extra begeleiding. We zouden dus perfect kunnen zeggen dat we de uren busbegeleiding niet gaan verminderen, maar er wel voor gaan zorgen dat zij bijkomende taken kunnen hebben als de kinderen een wandeltocht maken of andere uitstappen doen, en ook tijdens de speeltijd en dergelijke. Er moet dus een oplossing gevonden worden voor die busbegeleiders. Niemand zal graag maximum twee uur-tjes per dag werken. Daar moet dus inderdaad een oplossing voor gezocht worden. Dat zal dan ook mee bekeken worden in de regelgeving vanuit het departement Onderwijs. Het zit ook in de verdere uitrol van de conceptnota en de nieuwe regelgeving.

Voor de buschauffeurs zijn het natuurlijk de pachters, maar ook daar kreeg ik al het signaal van een buschauffeur die voor één of twee uur moet worden ingezet. Dat is een moeilijker verhaal dan wanneer die drie uur rondrijdt. Maar ook daar staat het kind centraal. We weten intussen dat door het einde van de pandemie de buschauffeurs ook tal van andere opdrachten zullen krijgen. Toekomstgericht denk ik dat dit probleem zich veel minder zal voordoen omdat we met de uitrol van de basisbereikbaarheid, waarbij we nog altijd focussen op volgend jaar, veel meer flexvervoer zullen krijgen met die minibussen en belbussen, die meer worden ingeschakeld in het kader van het vervoer op maat en waarbij later ook het leerlingenvervoer onder dat vervoer op maat zal vallen.



Kortom, er zullen heel veel ritten moeten worden gereden, en dan denk ik ook dat het voor de chauffeurs minder problematisch zal zijn. Zij zouden bijvoorbeeld 's morgens kunnen rijden voor het leerlingenvervoer en tussendoor voor mensen in een woonzorgcentrum of tijdens de bezoeken van ziekenhuizen of dergelijke in het kader van het vervoer op maat. Ik denk dat dit in de toekomst wel opgelost zal geraken. We zitten nu natuurlijk in de overgangperiode, maar ik hoop dat iedereen er begrip voor kan opbrengen dat we het kind sowieso centraal plaatsen.

Mevrouw Vandromme, u had het over de differentiatie van stedelijke en perifere gebieden.

**Loes Vandromme (CD&V):** Mijn vraag is of u daar in de conceptnota ook rekening mee zult houden.

**Minister Lydia Peeters:** Met de afstand van het onderwijs? Dat heeft natuurlijk ook heel veel te maken met het onderwijsaanbod. De instroom stijgt en voor een aantal onderwijstypes is er nu al een enorme krapte. We moeten ervoor zorgen dat er een goede spreiding is inzake onderwijsaanbod. Dat zit natuurlijk bij collega Weyts, maar daar moet zeker rekening mee worden gehouden. We zien dat de instroom stijgt, maar we moeten een oplossing hebben voor die kinderen. Ik denk niet echt dat we daar moeten differentiëren volgens stedelijke of perifere context, want we horen dat die noden er overal zijn. Naast een goede spreiding van het onderwijsaanbod moeten we ervoor zorgen dat elk kind binnen een redelijke termijn kan worden verplaatst.

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

**Kathleen Krekels (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Ik wil benadrukken wat u zelf ook hebt gereg, namelijk dat dit dossier vanuit Onderwijs zeker nog leeft. U geeft terecht aan dat er wordt gewerkt in werkgroepen en dat Onderwijs daar uiteraard een deel van is. Het statuut van een busbegeleider is een onderdeel dat door het departement Onderwijs moet worden opgenomen, en dat gebeurt ook wel. Ik had ook begrepen dat binnen de Vlaamse Regering was afgesproken dat u de lead zou nemen in dit dossier, omdat u terecht aangeeft dat het een werk van velen is. Ook de minister van Welzijn heeft een aandeel in de opvang waar u naar verwezen hebt.

Wanneer budgetten worden gevraagd zoals nu die 26,6 miljoen euro, dan is dat uiteraard iets wat binnen de regering moet worden goedgekeurd, zodat iedereen daar zijn schouders onder kan zetten en die budgetten kunnen worden vrijgemaakt. Dat lijkt me een evidentie in deze materie.

Minister, ik onthoud vooral dat volgend jaar nog vooral een soort tijdelijke kortetermijnoplossing zal worden gerealiseerd met dat extra budget en dat vanaf het moment dat de conceptnota er is, die kan worden omgezet in regelgeving en we naar een structurele oplossing kunnen gaan. Dat hopen we allemaal samen met u.

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Minister, het siert u dat u proactief de problemen die zich vorig jaar in september hebben voorgedaan, probeert te voorkomen en dat u de ouders en de scholen wil geruststellen. Ik begrijp ook dat die ouders bij u terechtkomen, want het gaat natuurlijk letterlijk over vervoer. Maar het kan natuurlijk niet dat u alleen de kastanjes uit het vuur gaat halen. Het mag ook wel gezegd worden dat De Lijn in dezen ook positieve inspanningen levert. Dat is niet zo evident, denk ik. Het lijkt me een heel gepuzzel. Chapeau. Ik ga ervan uit, zoals u zegt, dat er voor de zomer een conceptnota komt waarin een structurele oplossing komt maar waarin ook budgettair vanuit alle departementen de nodige inspanningen geleverd worden. We zullen daar in de commissie Onderwijs zeker de nodige vragen over stellen.

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

**Stijn Bex (Groen):** Ik kan me daar volledig bij aansluiten.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** De structurele oplossing zal er maar komen als iedereen, ook in de regering 'his or her fair share' zal doen. Alle betrokken departementen, Mobiliteit – u doet dat ten overvloede, minister, en dat siert u en u krijgt daarvoor ook de lof van deze commissie – maar ook Onderwijs en Welzijn zullen alle zeilen moeten bijzetten. Ook vanuit onze groep dringen we daarop aan. Het gaat hier niet over uw of onze eer, het gaat over het voorzien van een aanbod voor een groep die zeker op ons moet kunnen rekenen. Op dat vlak schieten superlatieven altijd tekort, want daarover is de commissie het altijd unaniem eens. Dan is het ook zaak, naast het signaleren van problemen, dat iedereen ook binnen de regering, Mobiliteit, Onderwijs en Welzijn, 'his or her fair share' doet en dus ook alle budgettaire zeilen bijzet.

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

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opvolging van de conceptnota openbaar vervoer tijdens pandemieën en de uitlopers ervan – 2813 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, u herinnert zich de conceptnota van CD&V van de zomer van 2020, bij het begin van de pandemie, over het openbaar vervoer tijdens pandemieën en de uitlopers ervan. We hadden daarover een interessante bespreking. Het werd meteen duidelijk dat voor het idee om met een reserveringssysteem te werken op tram en bus weinig of geen enthousiasme was.

Een van de voorstellen was de aanpassing van de tarieven en abonnementsformules aan de nieuwe manier van werken. Er wordt veel meer thuisgewerkt, en daar was iedereen het over eens. De Lijn moet daar meer werk van gaan maken. Er werd toen al geopperd dat het gedeeltelijke thuiswerk ook na de pandemie ingeburgerd zou blijven. Dat klopt ook. Heel wat bedrijven en overheden laten hun medewerkers toe om twee, drie of meer dagen per week thuis te werken. De Lijn komt hieraan nu tegemoet – ik zou zeggen 'eindelijk' – met de invoering van de vijftigrittenkaart.

Sinds eind april kan de reiziger een vijftigrittenkaart aankopen. De Lijn mikt hiermee op reizigers die twee tot drie keer per week de bus of tram gebruiken van en naar het werk. Het is dus vooral een nieuw aanbod voor mensen die deeltijds thuiswerken sinds de coronacrisis.

Op deze kaart staan vijftig ritten, dat spreekt voor zich. Per rit kan je zestig minuten onbepaald overstappen op alle bussen en trams – behalve de Limburgse snellijnen –, en daarna je rit nog uitrijden. De kaart kost 75 euro en is drie maanden geldig na aankoop. De vijftigrittenkaart staat op een niet-herlaadbare elektronische kaart. Indien men over een smartphone beschikt, kan men gebruikmaken van een digitale vijftigrittenkaart.

We zitten ook nog met de mondkemperplicht op het openbaar vervoer; dat geldt nog steeds. Zelfs als volgende week wordt beslist dat het niet meer hoeft, vermoed ik dat meer kwetsbare mensen – in het griepseizoen en dergelijke – het wel nog zullen dragen. Tijdens de plenaire zitting van vorige week – ik was verwonderd –

antwoordde u, minister, op de actuele vraag – maar dat is altijd in een kort tijdsbestek – van collega Maertens over het afschaffen van de mondkemperplicht, dat het plaatsen van CO<sub>2</sub>-meters weinig zinvol is omdat de chauffeur van een bus met slechte lucht die een 'red alert' krijgt, niet zomaar reizigers uit de bus kan zetten of kan weigeren reizigers mee te nemen bij de volgende halte.

Ik kon daar toen niet meer op repliceren, vandaar deze vraag. Ik dacht dat bij slechte lucht de chauffeur de reizigers – zeker deze met een zwakke gezondheid – hiervan op de hoogte kon brengen, zodat wie wil een mondkemper kan opzetten. Tevens zouden de gegevens van de luchtkwaliteit gemonitord kunnen worden, en bij herhaaldelijk overschrijden van de luchtkwaliteit, bijvoorbeeld op een drukke lijn of in bepaalde bussen, zouden er versterkingsritten kunnen worden ingelegd.

Minister, waarom is het niet mogelijk om de vijftigrittenkaart of andere meerrittenkaarten op de MOBIB-kaart te plaatsen? Wordt daar niet aan gedacht?

Waarom werd er gekozen voor een vervaltermijn van drie maanden? Drie maanden is immers vrij kort. Wat vindt u van de mogelijkheid om de vijftigrittenkaart te verlengen of te pauzeren in vakantieperiodes? Wie plots een maand niet hoeft te werken, hoe moet die daar dan mee omgaan?

Werkt De Lijn nog aan andere flexibele formules, zowel tickets als abonnementen?

Welke lessen trekt De Lijn uit de coronapandemie naar de toekomst? Ik kreeg net een advies van de zorg, van professoren, voor een betere voorbereiding op een volgende pandemie. Eigenlijk zou elke getroffen sector dat op een of andere manier moeten doen, niet alleen de ziekenhuizen maar ook het openbaar vervoer. Heeft De Lijn een draaiboek klaar voor toekomstige pandemieën?

Is De Lijn klaar voor een eventuele heropflakking van de pandemie in de herfst? Welke concrete maatregelen heeft De Lijn klaarstaan?

Zult u alsnog overwegen om op de slecht geventileerde en/of drukbezette bussen een CO<sub>2</sub>-meter te plaatsen zodat reizigers de nodige maatregelen kunnen nemen bij een rood alarm? Bent u bereid om de luchtkwaliteit van de bussen te monitoren en bij herhaaldelijk slechte luchtkwaliteit op bepaalde lijnen de nodige maatregelen te nemen, zoals het inlassen van versterkingsritten? Ook in het griepseizoen kan daar misschien aan gedacht worden.

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u, mevrouw Brouwers, voor uw vragen rond de flexibele vervoerbewijzen. De Lijn heeft de keuze gemaakt om de vijftigrittenkaart niet op de MOBIB-kaart aan te bieden vanwege twee specifieke eigenschappen van de MOBIB-kaart. De aanmaakkosten voor de MOBIB-kaart bedragen 5 euro. Voor wie slechts af en toe reist, is dit toch een drempel. Daarom wordt de MOBIB-kaart door De Lijn gebruikt als drager voor abonnementen en niet voor occasionele of flexibelere vervoerbewijzen, zoals de vijftigrittenkaart. Daarnaast moeten we ook zeggen dat de MOBIB-kaart een persoonlijke drager is. Als reiziger kun je de vervoerbewijzen op de MOBIB-kaart niet voor medereizigers gebruiken. Dat is wel de bedoeling in het verhaal van de vijftigrittenkaart.

Tot voor de lancering van de promotionele vijftigrittenkaart was de tienrittenkaart de goedkoopste formule van De Lijn. Met de tienrittenkaart kost een rit 1,70 euro. Met deze vijftigrittenkaart kost een rit 1,50 euro. Het is dus een promotionele vijftigrittenkaart. Men wil daarmee reizigers die frequent met De Lijn reizen, een promotioneel tarief bieden dat lager is dan de tienrittenkaart.

Pauzeren is niet voorzien. Het opzet is eigenlijk om, ook in het kader van telewerk en dergelijke, een flexibel vervoerbewijs aan te bieden aan iemand die gemiddeld twee keer per week de bus of de tram gebruikt. Dit is daarvoor het goedkoopste tarief. Het is goedkoper dan een tienbeurtenkaart en men kan dit gedurende drie maanden gebruiken om dan eventueel een nieuwe kaart te kopen. Daarom is er niet voorzien in pauzeren of verlengen, naar analogie met de tienrittenkaart.

Werken we nog met andere flexibele formules bij De Lijn? Op dit ogenblik gaat De Lijn eerst de reacties afwachten van dit promotiepakket. Dan zal men gaan kijken of het al dan niet door de reiziger wordt gemaakt. Op basis daarvan gaat men andere elementen daarop enten of kunnen er bijstellingen gebeuren. Dat wordt nog verder geëvalueerd.

De Lijn heeft de afgelopen twee jaar tijdens de coronapandemie heel wat geleerd. Dat geldt niet alleen voor De Lijn, maar ook voor ons allemaal. We hebben moeten leren omgaan met een pandemie als dusdanig. Uiteraard zijn alle beslissingen en alle acties nauwkeurig bijgehouden. Men kan daar te allen tijde op terugvallen. We weten natuurlijk ook dat de éne crisis de andere niet is. Elke crisis vraagt een eigen aanpak. Maar men heeft alles alleszins goed in kaart gebracht en men kan er altijd naar terugrijpen.

Laat ons in de eerste plaats hopen dat er geen heropflakking komt. Een aantal maatregelen zijn vandaag nog actueel. De reinigingsmaatregelen voor de medewerkers, plastic schermen tussen chauffeurs en reizigers, het verplicht opstappen in het midden of achteraan en de mondkemperplicht zijn nog van kracht. Die maatregelen kunnen snel terugschroefd worden, zodra het Overlegcomité daaromtrent een beslissing neemt. Maar het zijn ook maatregelen die weer even snel opnieuw kunnen worden ingevoerd.

Wat de CO<sub>2</sub>-meters en andere maatregelen betreft staat veilig openbaar vervoer altijd voorop. Daarom blijft De Lijn ook inzetten op ventilatie en monitort ze de situatie continu. CO<sub>2</sub>-meters zijn een minder goed idee, want wat als die in het rood staan? Moeten we dan vragen aan mensen om af te stappen? Moeten we aan een volgende halte de mensen in de kou laten staan? Dat is een moeilijke zaak. Dat kan men goed gebruiken in klaslokalen, maar bij het openbaar vervoer is dat minder aangewezen. Daarom leggen we volop de focus op de ventilatie.

De versterkingsritten hebben hun nut zeker bewezen, maar op dit ogenblik is de autocarsector weer volop actief. Zij maken weer heel veel uitstappen met het verenigingsleven, met scholen en andere. Er is op dit ogenblik niet echt een neiging om daar verder op in te zetten.

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Bedankt, minister, voor de verschillende antwoorden. Ik moet zeggen dat ik de meeste antwoorden ook wel begrijp, zoals het laatste: de autocarsector is weer volop in beweging. Dat is dus zeker een logisch argument.

Maar ik wil toch nog eventjes terugkomen op die MOBIB-kaart. Er bestaat een MOBIB-kaart die persoonlijk is. Maar er is ook de MOBIB Basic, die niet persoonlijk is, waar je allerlei ritten op kunt zetten. Bij de MIVB is dat toch zo. Ik weet niet of dat bij De Lijn ook wordt gebruikt.

Ik vind toch – u zult dat als liberaal zeker begrijpen – dat we de klant daar een beetje in zouden moeten kunnen laten kiezen. U zegt dat de aanmaak van de kaart 5 euro kost. Dat is natuurlijk veel als je maar heel weinig de bus neemt en maar eens één rit doet. Dan is 5 euro in verhouding heel veel. Maar voor iemand die overweegt om een kaart te kopen van 75 euro zal die eenmalige kost van 5 euro niet zo verschrikkelijk doorwegen, omdat hij de kaart de volgende maanden – ze

is maar drie maanden geldig – ook nog kan gebruiken. Op een jaar gaat dat toch over een aanzienlijk bedrag. Ik vind dat dus niet echt een reden en zou toch willen vragen dat De Lijn daar eens over nadenkt, om dat ook op die MOBIB-kaart te kunnen laten plaatsen.

Langs de andere kant is het wel goed dat u ook eens goed duidelijk maakt dat het op zich goedkoper is dan de reeds goed ingeburgerde tienrittenkaart. Ik had dat zo nog niet begrepen, maar ik vind het wel belangrijk dat de mensen dat ook weten. Diegenen die de bus twee keer per week – heen en terug – gebruiken, doen er dus eigenlijk al hun voordeel mee als ze het nieuwe systeem gebruiken. Ik hoop eigenlijk dat De Lijn daar ook nog wat communicatie rond voert. Ik heb er eerlijk gezegd zelf nog niks van gezien. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

U hebt een brief gekregen! Maar dat is nog lekker ouderwets, een brief. *(Gelach)*

Nee, maar ik dacht: ik ga hier misschien op mijn sociale media wel eens reclame krijgen voor het nieuwe systeem, maar dat zal allicht nog komen. Ik weet niet of u daar iets meer over kunt vertellen.

Wat betreft de CO<sub>2</sub>-meter: ik snap dat je moeilijk kunt zeggen dat de mensen niet meer op de bus mogen als de CO<sub>2</sub>-meter in het rood staat. Maar er zijn toch nog wel wat oudere mensen ook die de bus veel gebruiken, om eens naar de markt te gaan enzovoort. Misschien willen ze in bepaalde seizoenen toch wel weten – het hoeft zelfs geen pandemie te zijn, maar in het griepseizoen – dat er misschien toch wat te veel slechte lucht in de bus is. Het gewoon weten en je masker even kunnen opzetten, volstaat misschien al. Aan de andere kant begrijp ik ook wel dat het op dit moment misschien niet nodig is om nu de investering te doen om op alle bussen CO<sub>2</sub>-meters te plaatsen. Maar voor de toekomst moet dat toch eens echt goed bekeken worden.

U zegt: 'We zetten in op ventilatie.' Ja, maar het punt was dat een bekende viroloog vorige week nog zei dat niet alle bussen even goed geventileerd waren. Ik kan dat niet checken. Als u zegt dat De Lijn in al haar bussen inzet op ventilatie, dan gaan wij daarvan uit.

Maar ik zou toch graag hebben dat het punt van de MOBIB-kaart nog eens nader bekeken wordt.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, ik wou nog even terugkomen op die ventilatie. Ik moet zeggen dat het ergens toch wel frappant is om te moeten vernemen dat er nog altijd bussen worden ingezet die niet goed kunnen ventileren, terwijl we hier in het parlement toch ook allerlei hoorzittingen en dergelijke rond die ventilatie gehad hebben en er aanbevelingen geweest zijn. Ik vind het onbegrijpelijk dat een maatschappij zoals De Lijn toch een aantal bussen inzet waar die ventilatie niet optimaal is.

Mijn vraag is dan ook: hebt u enig idee hoeveel van die bussen er niet optimaal kunnen ventileren? Binnen welke termijn zullen die dan aangepast worden? Want laat ons eerlijk zijn: we zitten nu in de zomer, maar binnen enkele maanden, wanneer de weersomstandigheden minder goed worden, vrees ik dat het misschien wel mogelijk is dat dat coronavirus opnieuw de kop opsteekt en dat we opnieuw met dezelfde problematiek zitten. Ik heb nu ook gelezen dat de Waalse tegenhanger van De Lijn er voorstander van is om de mondkemperplicht af te schaffen. Dus dat zal waarschijnlijk ook bij De Lijn gebeuren. Maar dan moet je wel goed geventileerde bussen hebben.

Mijn vraag is dus: is er een actieplan? Hoe zal men dat aanpakken voor de komende winter en herfst?

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

**Stijn Bex (Groen):** Ik vind het wat bizar om te zeggen: we weten dat als er op bepaalde bussen een overschrijding van de norm met een CO<sub>2</sub>-meter zou zijn, dat we daar geen goede oplossing voor hebben. We laten de mensen dus maar in de bus zitten en we doen alsof er niks aan de hand is. Dat doen we eigenlijk als we er geen CO<sub>2</sub>-meters in plaatsen. Het lijkt me toch logisch om dat te monitoren, zeker op de bussen waar het ventilatiesysteem niet goed is. Er bestaan toch oplossingen. Bij je thuis zet je even het raam open en op zeer korte tijd is de ruimte geventileerd. Dat geldt toch ook voor een bus. Als de deuren bij een halte misschien enkele tientallen seconden zouden openstaan, kan men gezonde lucht in de bus krijgen. Zeker een bus die regelmatig stopt, maakt dat toch perfect mogelijk. Ik snap niet goed waarom men dat niet doet. Het lijkt me beter dat we ons voorbereiden op zo'n nieuwe golf en dat we op dat moment in staat zijn om de mensen op de hoogte te houden van de luchtkwaliteit in bussen die niet goed geventileerd zijn.

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen. De vijftig ritten voor 75 euro is het flexibele vervoersbewijs dat De Lijn nu recent ingevoerd heeft als extra troef voor mensen die maximaal twee, drie keer per week De Lijn gebruiken voor vervoer naar en van het werk. Dat heeft men nu uitgetekend als eerste flexibel vervoersbewijs, ook om als promotie te laten gelden. Opnieuw: het is de goedkoopste rit die er kan zijn. Het is goedkoper dan de tienrittenkaart. De tienrittenkaart zit ook niet op de MOBIB-kaart. De MOBIB-kaart wordt echt gebruikt voor abonnementen. Voor de rest heb je een tienrittenkaart. Daarbij heeft men nu de uitbreiding van een vijftigrittenkaart tegen een nog goedkoper tarief uitgewerkt.

Of dat toekomstgericht is? Je kunt natuurlijk zeggen: laat mensen 80 euro betalen en laat hen dan voor die drie maanden ..., dan is het ook geen 1,50 euro meer. Hier was het vooral de promotie dat dit het goedkoopste tarief is dat je kunt hebben. We doen dat niet op de MOBIB-kaarten. Het is gewoon een vijftigrittenkaart, en je kunt die ook gebruiken met meerdere collega's. Het is me niet bekend dat je de andere MOBIB-kaarten wel door meer personen kunt laten gebruiken. Dat was misschien bij andere vervoersmaatschappijen, of bij NMBS, zei u. Maar dat is me niet bekend.

Wat betreft de ventilatie: u kunt wel zeggen dat je thuis inderdaad het raam even openzet totdat alles goed verlucht is. Thuis ben je alleen en daar zijn geen andere mensen die continu dat raam weer dichtdoen. Wat stelt men vast bij De Lijn? Als de bussen overvol zitten, en sommige collega's zeggen het hier: zeker als het ietwat frisser is en als het dakraam moet openstaan, zal continu iemand dat raam dichtdoen. Wat moet de chauffeur doen? Stoppen, uitstappen? Het dakraam opnieuw opendoen en de mensen erop attenderen dat dit toch wel belangrijk is in het kader van de ventilatie? Zo simpel is het dus niet. Ze moeten uiteindelijk ook tijdig van halte tot halte kunnen rijden.

Om zonder meer te zeggen om daar een optimale ventilatie te voorzien: jullie weten zelf – en we willen dat uitfaseren – dat we nog met een aantal bussen rijden die al ettelijke jaren meegaan, onze Euro III- en Euro IV-bussen, waar ik en ook De Lijn het liefst zo snel mogelijk van af willen. Maar we hebben die vandaag nog nodig om mee te laten rijden. Die hebben geen airco. Die hebben alleen maar de mogelijkheid om dakramen open te zetten om te zorgen dat er frisse lucht is. Als je aan de halte de deur tien minuten openzet, dan kunnen ze aan de volgende halte wat langer wachten eer de bus zal komen. Dan kunnen we ook weer verwijzen naar de opmerkingen die we deze week bij Terzake gezien hebben: de bus komt vier minuten te laat en het is al een schande. Het is allemaal niet zo evident.

Daarom zegt men dat men regelmatig metingen doet. Daar waar overdrukke lijnen zijn, past men desgevallend bij, zeker voor de overvolle bussen in de piekuren van en naar school met sterk bewasemde ramen. Dan is het juist goed dat daar volop geventileerd wordt. Om te gaan zeggen dat we nu even wachten met de deuren open of dat we de volgende haltes voorbijrijden, zou ook geen goede dienstverlening zijn.

Kortom: de meters zijn voor De Lijn niet echt een goede zaak. Maar als er veel te veel volk op welbepaalde lijnen zit, dan stuurt men dat bij als dat echt een frequent probleem is. Maar dat is de uitvoering van De Lijn als dusdanig. Dan schakelt men eventueel geleende bussen in voor welbepaalde lijnen in de piekuren. Buiten de piekuren rijdt men dan weer met de gewone bussen. Opnieuw: laat ons hopen dat we de bladzijde van COVID-19 kunnen omslaan. Dat betrachten we allemaal.

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

**Karin Brouwers (CD&V):** We hopen natuurlijk dat het openbaar vervoer opnieuw aantrekt. Maar overvolle bussen moeten we uiteraard vermijden.

Misschien toch nog over die MOBIB-kaart: ik dacht dat het bij de MIVB was dat het andere systeem bestond. De bedoeling van de MOBIB-kaart is altijd geweest om één kaart te hebben voor de verschillende vervoersmaatschappijen van dit land, zodat je ze kunt gebruiken als je de bus neemt in Vlaanderen en nadien de metro of de trein in Brussel. Nu moeten mensen nog met twee kaartjes in hun portefeuille rondlopen. Dat is eigenlijk het enige. Dat is ook geen ramp. Maar als dat gemakkelijker kan, moeten we toch proberen om het in de toekomst gemakkelijker te maken. Maar laten we maar eens eerst zien of het systeem aanslaat. Het is in elk geval goed dat De Lijn, nadat de commissie daarop had aangedrongen, nu eindelijk ook in zo een formule voorziet.

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

**VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de deelname van kleinere bedrijven aan de nieuwe markt van laadpaalinfrastructuur – 2837 (2021-2022)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Jo Brouns (CD&V):** Voorzitter, minister, met het actieplan Clean Power for Transport, oftewel CPT, wil de Vlaamse Regering inzetten op de omschakeling naar zero-emissie vervoermiddelen en vervoermiddelen aangedreven door alternatieve brandstoffen. Concreet wil de regering tegen 2025 35.000 laadpuntequivalenten hebben.

De sector voor laadpaalinfrastructuur is nog relatief jong in ons land, maar er is duidelijk heel wat interesse, zowel van grote spelers als van nieuwe kmo's. Zo heeft de minister zelf nog gezegd dat er in het begin van 2021 13 verschillende bedrijven instonden voor de exploitatie van publieke laadpalen en dat dit getal zelfs nog oploopt tot 24 als we de exploitatie van semipublieke laadpalen daarbij rekenen.

Om deze doelen te bereiken, wordt er ingezet op verschillende soorten laadinfrastructuur. Zo is er recent nog de oproep tot een concessie van openbare dienst gelanceerd met als voorwerp het leveren, installeren, onderhouden en exploiteren van publiek toegankelijke laadpaalinfrastructuur in Vlaamse steden en gemeenten. In deze concessie zegt de minister actief een marktwerking te willen creëren door de concessie op te delen in een clustering van regio's in vijf verschillende percelen. Deze percelen komen overeen met de geografische indeling van de vervoersregio's.

Desondanks zijn er toch verontruste stemmen aanwezig binnen de sector die ons inmiddels bereikt hebben. De huidige concessie gunt punten voor de prijszetting binnen een prijsvork van 0,20 euro tot en met 0,35 euro per kilowattuur. Kleinere geïnteresseerde spelers dreigen hier niet aan te kunnen voldoen en kunnen zo niet meedingen naar deze concessie. Vandaag is het gangbare energietarief immers reeds 0,39 euro per kilowattuur. Enkel de grote spelers die autonoom aan energieopwekking kunnen doen, hebben de kans om binnen deze prijsvork mee te dingen naar het bestek.

Daarnaast speelt ook mee dat de kleine winstmarges van een publieke aanbesteding er regelmatig voor zorgen dat enkel de grote spelers, die reeds een bestaande netwerkinfrastructuur hebben opgebouwd, werkelijk kunnen concurreren.

Minister, hebt u de bekommernissen van deze kleinere of nieuwere spelers omtrent tariefbepaling ook vernomen?

Welke taak ziet u weggelegd voor de Vlaamse overheid in het creëren van een marktwerking?

Welke rol ziet u weggelegd inzake de tariefbepaling van elektrisch laden? Is hiervoor overleg met de federale staatssecretaris van Consumentenbescherming?

Waarom is de tariefbepaling in het bestek niet gekoppeld aan de reële marktprijs? Bent u bereid om dit naar de toekomst toe wel te doen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Brouns, dank u wel voor uw vragen.

Wij zijn uiteraard voorstander van een eerlijke marktwerking. Ook de prijstransparantie is zeker heel belangrijk en daar blijven we zeker op focussen.

De bekommernissen inzake de tariefbepaling werden inderdaad al gemeld bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), dat de concessie heeft uitgeschreven. Bij de vormgeving van de concessie, de wijze waarop die zal worden toegekend en de wijze waarop de selectie- en gunningscriteria werden vormgegeven, is sowieso getracht om een kader te creëren dat zorgt voor een optimale marktwerking, zodat er zeker geen bevoordeling speelt en zodat het allemaal kadt binnen de contouren van de Europese richtlijn over infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, waarin wordt bepaald dat de lidstaten er zelf voor moeten zorgen dat de prijzen aan de laadpaal redelijk zijn. Om hierop aan te sturen, werd de prijs aan de laadpaal als een belangrijk gunningscriterium meegenomen in het bestek voor de concessies.

Het is wel degelijk de bedoeling om bij de tariefbepaling rekening te houden met de reële marktprijs van elektriciteit. U weet ook dat het uitzonderlijke omstandigheden zijn. Een aantal maanden geleden had niemand deze extreme prijzen zo snel zien aankomen. Daarom blijkt ook dat de bepalingen die in een bestek zijn opgenomen, fel achterhaald zijn door de stijgende prijzen. Daarom komt er nog een bijsturing die we tijdens de gunningsprocedure kunnen doorvoeren, zodat de prijzen meer overeenstemmen met de reële marktprijzen. Mijn administratie is er op dit ogenblik mee bezig om hier zo snel mogelijk werk van te maken. De link met de elektriciteitsprijs zit ook in de voorziene indexeringen.

Kortom, de eerlijke marktwerking en de prijstransparantie zijn heel belangrijk. Wij hebben daaromtrent al meerdere keren samengezeten met het kabinet van staatssecretaris De Bleeker, die uiteraard mee toeziet op de transparantie inzake de prijzen.

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



**Jo Brouns (CD&V):** Inderdaad, minister, u hebt positief geantwoord op mijn vragen. Wij hadden dit via de sector vernomen, want het is inderdaad vreemd dat de prijzen vandaag van die aard zijn dat ze onder de marktprijs zouden liggen. Het is niet wenselijk dat wij, in het kmo-land dat Vlaanderen is, de kmo's zouden uitsluiten. Ik heb genoteerd dat u dat voor een stuk wilt corrigeren, en ook kunt corrigeren.

U verwijst naar een kader voor een optimale marktwerking. Wat zit daar dan nog specifiek in, of is het effectief gewoon een aanpassing van de prijzen? U zegt dat jullie een kader hebben gemaakt voor de optimale marktwerking. Is dat dan meer dan enkel marktconforme prijzen?

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

**Minister Lydia Peeters:** We moeten werken binnen de contouren van de Europese richtlijn, dus dat is het kader. De Europese richtlijn zegt dat we voor redelijke prijzen moeten zorgen. In de tariefbepaling is rekening gehouden met de reële marktprijs, en in het kader daarvan moet je dat bestek kunnen aanpassen. Ik weet niet of ik het daar misschien vernoemd heb?

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

**Jo Brouns (CD&V):** Nee, oké, ik dacht dat er eventueel nog andere maatregelen waren, specifiek om tegemoet te komen aan het hele speelveld. Maar goed, ik denk dat de prijs de belangrijkste opmerking was. Daar wordt aan tegemoetgekomen, dus bij deze is die zorg weggenomen. Dank u wel.

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