

vergadering **C22**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 13 oktober 2022



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de regionale luchthaven van Deurne – 3841 (2021-2022)	5
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het busvervoer voor leerlingen in het buitengewoon onderwijs – 3709 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de situatie van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs bij de start van het nieuwe schooljaar – 3781 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Kathleen Krekels aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs – 3824 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs – 3918 (2021-2022)	9
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stortplaats van De Vlaamse Waterweg in Kruibeke – 3717 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het lozen van giftig afval in de Schelde in Kruibeke door De Vlaamse Waterweg – 3785 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opvolging van het slibstort in Kruibeke – 3817 (2021-2022)	23
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het project 'Werken aan de Ring' rond Brussel en de eventuele invoering van een slimme kilometerheffing – 3825 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Inez De Coninck aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorstel voor een eventuele koppeling van een kilometerheffing in Brussel aan de verbreding van de Brusselse ring – 3850 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de werken aan de Brusselse ring – 3917 (2021-2022)	30

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verfijnde roetfilter- en deeltjestellertest – 3898 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen met de nieuwe deeltjestellertest voor diesellootvoertuigen met een Euro 5- en Euro 6-motor – 56 (2022-2023)	41
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over CO2-neutrale brandstoffen voor verbrandingsmotoren van voertuigen – 69 (2022-2023)	46
VRAAG OM UITLEG van Koen Daniëls aan Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vaardagenvereiste in het kader van de opleidingen binnenvaart – 89 (2022-2023)	49
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegenomen filezwaarte in het Vlaamse Gewest – 100 (2022-2023)	52
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over spiegelaafstelplaatsen voor vrachtwagens – 149 (2022-2023)	54
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over letselongevallen met en door landbouwvoertuigen – 169 (2022-2023)	56

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de regionale luchthaven van Deurne – 3841 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): In december 2020 kondigde u aan dat de Vlaamse regering 500.000 euro uittrok om een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) op te maken voor de regionale luchthavens in Vlaanderen. Deze MKBA kadert in de opmaak van een langetermijnvisie voor de luchtvaart in Vlaanderen en een masterplan per luchthaven, zoals voorzien in het Vlaams Regeerakkoord. We hebben dit proces van nabij opgevolgd door vragen te stellen in deze commissie. Ik herinner mij ook nog een levendige discussie in de plenaire vergadering waarin collega Keulen en u, mevrouw Fournier, een stevig debat hebben gevoerd over het nut van een MKBA. In mijn ogen was dat een noodzakelijke stap om tot objectivering en transparantie te komen in deze dossiers.

Aan het begin van de zomer was het dan zover: na een aantal maanden vertraging werd de MKBA eindelijk opgeleverd. De bevindingen voor de regionale luchthaven van Deurne zijn kristalhelder: een sluiting in 2030 blijkt acht- tot veertigmaal meer maatschappelijke baten op te leveren dan elk ander scenario. Maar dat lijkt moeilijk te rijmen met de intenties van de Vlaamse regering. De MKBA spreekt van een spanningsveld tussen het eindresultaat van de MKBA voor een aantal scenario's en de strategische overwegingen om een ambitieuze langetermijnluchtvaartvisie te ontwikkelen die zowel winstgevendheid als duurzame verankering wil beogen. Bovendien blijkt dat geen enkel scenario, behalve de sluiting, het kan stellen zonder een stevige financiële ondersteuning van de Vlaamse overheid. Een onafhankelijke analyse om te bepalen wat het beste scenario zou zijn voor de luchthaven van Deurne stelt dus dat een sluiting tegen 2030 acht tot veertig keer meer maatschappelijke opbrengst heeft. Voor mij hebben die cijfers iets verrassends en zij tonen aan dat er toch wel politieke daadkracht nodig is om daarmee om te gaan.

Mijn vragen zijn de volgende.

Wat is uw reactie op de bevindingen van de MKBA?

Wat is de impact van de resultaten van de MKBA op de langetermijnvisie op de luchtvaart in Vlaanderen? Welke strategische keuzes zullen er nu gemaakt worden?

Wat is de timing van het verdere proces? Wanneer zal er een masterplan per luchthaven opgemaakt worden? Hoe zal dit proces aangepakt worden? Welk bureau zal dit masterplan opmaken? Welke stakeholders zullen betrokken worden?

Tot slot heb ik nog een aantal specifieke vragen over het gebruik van de luchthaveninfrastructuur door privéjets. Tussen 2015 en 2019 steeg de uitstoot van Europese privéjets met 31 procent en na het coronajaar 2020 lijkt die stijging zich verder te zetten. Een gemiddelde vlucht van vier uur in een privéjet stoot evenveel CO₂ uit als de gemiddelde Europeaan in een heel jaar. Als je de berekening maakt per passagier zijn privéjets tot 14 keer meer vervuilend dan commerciële vliegtuigen en zelfs 50 keer meer vervuilend dan treinen. Toch blijven ze quasi volledig vrijgesteld van belastingen. Wat betaalt men voor een privéjet om te landen in Deurne? Hoeveel legt de overheid hierop toe per vliegbeweging?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik ben blij dat u het positief vindt dat wij een MKBA hebben besteld voor de regionale luchthavens. De MKBA werd opgemaakt door het consortium Ecorys/Tractebel/Universiteit Antwerpen en is opgeleverd op 5 juli 2022. Deze lijvige studie is een objectieve analyse over de maatschappelijke impact van diverse toekomstscenario's voor de drie Vlaamse regionale luchthavens. De uitkomst van de MKBA geeft geen eenduidig advies waar onmiddellijk een strategische visie en beleidsopties uit afgeleid kunnen worden. Ik citeer uit het rapport van het studiebureau zelf: "De MKBA gaf aan dat de twee uiterste scenario's, 'sluiting' en 'verdere ambitieuze groei' maatschappelijk de beste resultaten genereren. Beide scenario's hebben echter significante voor- en nadelen. Bovendien houdt een MKBA-tabel geen rekening met een aantal niet-gekwantificeerde strategische elementen." Zo staat het letterlijk in het rapport van het consortium.

Voorts staat in het rapport: "Dit gaat onder andere over het voorzien van vliegopleidings-modaliteiten, de eventuele ruimte voor defensieactiviteiten van nationaal belang, en de eventuele optie om een Vlaamse uitwijkvluchthaven bij calamiteiten op Brussels Airport te hebben. Bovendien wordt er in de MKBA geen rekening gehouden met toekomstige strategische mobiliteitsopties, en de baten die deze nieuwe sectoren voor Vlaanderen zullen hebben, zoals fixed-wing dronetransport en Urban Air Mobility. Deze toekomstige mobiliteitsopties hebben een hub bij een grote agglomeratie nodig. De sluiting van één of meer regionale luchthavens beperken deze strategische opties definitief." Tot daar het rapport van het studieconsortium. Omdat er geen rekening is gehouden met strategische en zeker langetermijnopties, lijkt het mij zeker aangewezen om een breed stakeholdersoverleg te hebben om zo een breed gedragen visie te krijgen.

Hoe gaat het nu verder? Het vervolg op deze MKBA is de uitwerking van een visienota. In deze visienota zal rekening gehouden worden met de resultaten en aanbevelingen uit de MKBA, maar ook met de elementen die in de MKBA niet gekwantificeerd konden worden. Momenteel wordt in de schoot van de regering bekeken op welke wijze de visienota uitgewerkt zal worden en welke strategische keuzes gemaakt zullen worden.

Wat is de timing van het verdere proces? Na het opstellen van de visienota moet er een masterplan komen per vluchthaven. Maar eerst willen wij gemeld stakeholdersoverleg. De exacte timing van deze trajecten is nog niet bekend, maar zal onder meer afhangen van de terugkoppeling met de stakeholders. Het proces lijkt op dat van onze visienota voor de havens waaruit een havenstrategienota moet komen. We doen er naarstig aan voort.

Tot slot hebt u specifieke vragen over het gebruik van de vluchthaveninfrastructuur door privéjets. De tarieven die gelden op de Vluchthaven Antwerpen zijn raadpleegbaar op de website van de Vluchthavenexploitatie­maatschappij (LEM) Antwerpen. Zo wordt de opstijgingsvergoeding berekend op basis van het maximale startgewicht van het toestel. Voor bijvoorbeeld toestellen van minder dan 10 ton kost het 4,85 euro per ton, voor toestellen tussen 10 en 30 ton 48,44 euro plus 3,67 euro per ton extra, voor toestellen van meer dan 30 ton: 121,14 euro plus 4,85 EUR per ton boven de 30.

Daarnaast wordt voor vertrekkende passagiers op vluchten met toestellen boven de 3 ton een vergoeding van 18,6 EUR aangerekend, en een PRM-toeslag (passenger with restricted mobility) van 1,35 EUR. Voor een privéjet van 25 ton met 6 passagiers aan boord betaalt men dus een vergoeding van 223,19 EUR om te kunnen opstijgen in Antwerpen. Naast deze opstijgingsvergoeding betaalt een privéjet ook een landingsvergoeding, 103,49 EUR voor een toestel van 25 ton, en een parkingvergoeding, 91,75 EUR per dag voor een toestel van 25 ton. Alle die bedragen zijn exclusief btw.

De Vlaamse overheid stelt, via de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) Antwerpen, de infrastructuur van de luchthaven ter beschikking aan de LEM Antwerpen, die instaat voor de commerciële exploitatie. In ruil ontvangt de LOM Antwerpen een concessievergoeding, die bestaat uit een vaste vergoeding op jaarbasis en een variabele vergoeding, gebaseerd op de omzet. Daarnaast verstrekt de Vlaamse overheid een subsidie aan de LEM Antwerpen voor de taken die ze uitvoert in het kader van de beveiliging en brandweer. Het is de decretale taak van de Vlaamse overheid en de LOM om deze kosten te dragen, ongeacht de hoeveelheid trafiek die gegenereerd wordt. Elke beweging op de Luchthaven Antwerpen draagt bij aan de omzet van de LEM Antwerpen, en draagt dus eveneens bij aan de concessievergoeding die de LOM Antwerpen ontvangt. In die zin leidt elke extra beweging tot extra inkomsten voor de Vlaamse overheid.

Hoeveel die kost precies bedraagt per beweging van een privéjet kan moeilijk berekend worden, want dit impliceert dat je dan ook een kost per beweging trainingstoestel, een kost per beweging recreatief toestel en kost per beweging passagierstoestel moet berekenen. Die berekening zou ons te ver leiden. Maar op genoemde website vindt u de tarieven.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Ik vind het inderdaad goed dat deze MKBA er is. Ik heb daar altijd naar gevraagd. Het is altijd interessant om documenten te hebben van onafhankelijke onderzoekers. Meten is weten. Op basis daarvan kunnen wij serieus discussiëren. Ik vind het ook opvallend dat als het gaat om concrete cijfers, je effectief ziet dat als Deurne zou gesloten worden de maatschappelijke baten acht tot veertig keer groter zouden zijn. Er wordt ook gesproken van een gunstig scenario van maximale groei, maar daar worden nooit cijfers op geplakt. Ik vind dat opvallend en het vermelden waard.

Dat brengt mij tot een andere vraag. Als je gaat voor een groot groeiscenario – en dat staat ook in de MKBA – dan moeten de huidige milieuruimte en geluidsruijme overschreden worden. Die luchthaven ligt in een woonwijk. Wat moeten de omwonenden daarvan denken? Is het signaal dat je aan die mensen wilt geven dat er meer lawaai overlast zal zijn, dat men veel meer zal investeren zonder te weten wat de negatieve gevolgen zullen zijn?

U zegt dat er andere opties zijn, zoals vliegopleidingen. Er zijn in Vlaanderen meer vliegscholen dan universiteiten. Ik vind dat opvallend. Er is mijns inziens misschien wel meer nood aan universiteiten dan aan vliegscholen. Is er daaraan wel nood in Antwerpen? Er zijn immers uitwijkmogelijkheden voor dergelijke opleidingen. Misschien moeten wij het eens op een ander moment over die andere functies hebben.

Wat mij treft, minister, is dat wij vandaag volop in een discussie zijn gewikkeld over wat daar moet gebeuren. Toch worden er op hetzelfde moment al miljoenen geïnvesteerd, om bijvoorbeeld de startbaan aan te passen en andere zaken. De luchthaven is daarvoor een vijftal weken gesloten. Is dat geen heel fout signaal? Er komt nog een overleg met de stakeholders. Men weet nog niet welke richting het zal uitgaan. En toch worden er daar nu al miljoenen euro's geïnvesteerd. Ik vind dat raar. Het is alsof je aan een frietkothouder laat investeren zonder dat je weet of hij daarvoor een vergunning zal krijgen. Hoe staat u tegenover die huidige investeringen, terwijl het risico bestaat dat ze compleet nutteloos kunnen zijn?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Wij zijn van mening dat het belang van een regionale luchthaven toch niet onderschat mag worden. We weten dat er vooral linkse partijen en activisten zijn die de luchthaven liever kwijt dan rijk zijn en dan schermen met die onlangs gepubliceerde MKBA. Het is evenwel niet correct de

rekenoefening uit die analyse voor te stellen als wetenschappelijke conclusies. De maatschappelijke impact van elke keuze, met inbegrip van aspecten zoals de verkeersoverlast en milieuverontreiniging, is vertaald in een monetaire meer- of minwaarde tegenover de huidige situatie. Maar in die MKBA zijn evengoed argumenten te vinden voor een versoepeling van de milieuregels om een sterke groei van de luchthaven mogelijk te maken. Een MKBA is een hulpmiddel om de maatschappelijke gevolgen van het beleid in kaart te brengen. Maar een allesomvattend beleidsinstrument is het toch ook niet.

Het is belangrijk dat bepaalde kwalitatieve elementen of strategische keuzes niet alleen vertaald worden in monetaire waarde. Hoeveel is bijvoorbeeld de waarde van een pilotenopleiding in Antwerpen? Hoeveel is een uitwijkvluchthaven waard? Toen de bomaanslagen in Brussel plaatsvonden, is er ook uitgeweken naar Antwerpen. Bovendien mogen wij het bedrijfsleven niet uit het oog verliezen. In de studie wordt gewezen op een onontgonnen potentieel van onze Vlaamse vluchthavens. Voka zet bijvoorbeeld het bureau van Geert Noels aan het werk om scenario's voor de vluchthaven Antwerpen uit te tekenen. Hij pleit er bijvoorbeeld voor om de huidige subsidies te investeren in betere verbindingen en in toekomstgerichte ontwikkelingen. De vluchthaven kan volgens hem ook een expertisecentrum worden voor pilootopleidingen, voor drones, voor batterijtechnologie, voor waterstoftoepassingen, voor milieutoepassingen, enzovoort. Ik denk dat die vluchthavens nog heel veel potentieel hebben. Laat ons een voorbeeld nemen aan Luik en Charleroi. Daar zijn in de voorbije jaren tienduizenden jobs gecreëerd. Ik denk, minister, dat wij niet te vroeg conclusies mogen trekken. Die vluchthavens hebben wel degelijk nog toekomst.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, u verwijst naar Luik en Charleroi. Wij hebben ook het voorbeeld van Maastricht. Vooraleer wij ons definitief uitspreken over de toekomst van onze regionale vluchthavens, hebben wij eerst die MKBA besteld, gaan wij nu over tot dat breed stakeholdersoverleg, met de bedoeling tot een visienota en een masterplan te komen. Dat moet zeker een langetermijnvisie opleveren over de ontwikkeling van onze regionale vluchthavens. Voor die langetermijnvisie moeten wij rekening houden met alle mogelijke aspecten. Daarbij behoren duurzaamheid, leefkwaliteit, nieuwe technologische ontwikkelingen, economische aspecten, enzovoort. Kortom, alle innovatieve elementen moeten mee in rekening genomen worden voor het bepalen van de toekomst van die vluchthavens. Ik begrijp dat het ene forum zegt dat alle regionale vluchthavens moeten sluiten. Een ander forum zegt het tegenovergestelde en geeft argumenten voor het voortbestaan ervan, zoals uitwijkmogelijkheden voor de vluchthaven van Brussel, tal van opleidingen, hubcentrales voor drones.

Mijnheer Annouri, u wijst erop dat er nu al investeringen gebeuren zonder dat er een definitieve toekomstvisie is uitgewerkt. Dat klopt. Maar wij hebben vandaag de dag nog altijd lopende overeenkomsten met zowel de LEM's als de LOM's voor alle regionale vluchthavens afzonderlijk. Terzelfdertijd hebben die ook nog geldige exploitatie- en milieuvergunningen. Die vergunningen zullen ooit verlengd moeten worden. Dat weet u ook wel. Ook dat zal aanleiding geven tot grondig onderzoek naar de impact op de leefkwaliteit en op de woonomgeving.

Ik ga niet vooruitlopen op de feiten. Wij hebben nu die MKBA. Dat is een heel interessante studie. Daarin staat dat de uiterste scenario's – dat geldt voor alle drie de regionale vluchthavens –, groei of sluiting, nu het meeste potentieel hebben. U weet dat wij voor elk groot infrastructuurproject een MKBA bestellen. Omdat er altijd met zoveel facetten rekening moet worden gehouden, zijn eenduidig positioneel studies heel schaars. Ik wil daarmee de voorliggende MKBA niet verminderen

in waarde. Die MKBA is een heel waardevolle basis voor een breed stakeholders-overleg om te kijken wat er in het dichtbevolkte Vlaanderen nog kan.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Dank u, collega Verheyden, om aan te sluiten. Maar ik ben het niet eens met u. U begint over Luik en Charleroi, waar tienduizenden werkplaatsen zijn gecreëerd. Als wij dat in Antwerpen willen doen, dan gaan wij iedereen in Berchem, Mortsel, Deurne en Borsbeek moeten onteigenen om voldoende grond te hebben. Je kunt die verschillende situaties absoluut niet met elkaar vergelijken.

Voorts heeft men hier continu de mond vol van potentiële mogelijkheden. Ik hoor spreken over waterstof, drones en wat weet ik nog allemaal. Dat is heel mooi en spannend. Maar de realiteit vandaag de dag is dat het een verlieslatende luchthaven is, die ons als belastingbetaler geld kost. Het is een open kraan die blijft lopen zonder dat er resultaat mee geboekt wordt. Tegelijk staan die cijfers in de MKBA, die aantonen, alle nuances in acht genomen, dat er acht tot veertig keer meer maatschappelijke winst is als je die luchthaven sluit.

Mijn mening is duidelijk. Voor alle volgende stappen die gezet worden, minister, hoop ik dat u dezelfde openheid van geest behoudt, waarbij effectief rekening wordt gehouden met de beste scenario's voor de omwonenden. Ik zeg niet dat alle regionale luchthavens moeten sluiten, maar wel deze die verlieslatend zijn en onvoldoende meerwaarde bieden. Ik hoop dat u keuzes durft te maken om dat stukje grond terug te geven aan de bewoners en te stoppen met verlieslatende projecten zoals die er nu zijn. Zoals u het zelf zegt, gaan wij dit debat nog vaak voeren, onder andere in de hoorzittingen over deze MKBA.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het busvervoer voor leerlingen in het buitengewoon onderwijs – 3709 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de situatie van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs bij de start van het nieuwe schooljaar – 3781 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Kathleen Krekels aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs – 3824 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs – 3918 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Els Robeyns

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, in dit parlement hebben we het voorbije schooljaar sterk gepleit voor een betere busverbinding voor kinderen in het bijzonder onderwijs. U hebt vorig jaar reeds verschillende malen gezegd dat u van

de aanpak van dit probleem werk ging maken. Bij de start van het nieuwe schooljaar communiceerde u samen met De Lijn dat er voor 96 procent van de leerlingen een oplossing is gevonden.

Vorig jaar werd het budget voor busverbindingen opgetrokken met 26,5 miljoen euro. Samen met de 70 miljoen euro die al in het gewone budget van Mobiliteit zat en samen met de 30 miljoen aan busbegeleiding via het budget van Onderwijs zitten we nu ongeveer aan een jaarlijks budget van 130 miljoen euro om de verderzetting van het beleid uit te voeren. Dat heeft nog steeds tot doelstelling om leerlingen niet langer dan 90 minuten op de bus te laten zitten.

Minister, bij de start van het nieuwe schooljaar zegt u nu dat er 96 procent van de leerlingen uit het buitengewoon onderwijs maximaal anderhalf uur op de bus naar school zit, maar lange ritten blijven dus nog altijd bestaan. Uit de persberichten begrijpen we dat voor 32.952 leerlingen de reistijd onder de 90 minuten werd gebracht, maar voor nog iets meer dan 1300 leerlingen is er nog altijd geen oplossing. Vaak ligt dit aan de specifieke zorgnood, het aanbod van de school of de lange afstanden.

De cijfers zijn dus veel beter dan vorig schooljaar, maar nog steeds blijven meer dan 1000 kinderen met een traject langer dan 90 minuten opgezaald. Ik begrijp ook uit de berichten dat er eind september een evaluatie komt en een aanpassing.

Minister, hoe evalueert u deze resultaten?

Welke aanpassingen zult u doen om het busvervoer voor kinderen uit het buitengewoon onderwijs verder te verbeteren?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, collega's, het probleem inzake de lange reistijden voor leerlingen in het buitengewoon onderwijs sleept al lang aan. Na tal van schrijnende getuigenissen, parlementaire vragen en debatten maakte de Vlaamse Regering vorig schooljaar eindelijk extra budgetten vrij om de reistijden terug te dringen. De minister voorzag ook voor dit schooljaar een extra bedrag van 26,6 miljoen euro. Dat zou berekend zijn op basis van een inschatting van De Lijn met als principe dat kinderen niet meer dan 90 minuten op de bus zouden mogen zitten. De operationele uitrol van de verbeterde dienstverlening werd ook bij De Lijn gelegd. De scholen zouden een beroep kunnen doen op het aanbod en De Lijn was in overleg met de scholen over de organisatie van dit schooljaar. De Lijn zou alles ook monitoren. De minister zei wel dat men eerder keek naar grotere bussen om minder personeel te moeten inzetten, minder buschauffeurs en minder busbegeleiders. Maar waar dat niet kan, zou er toch gefocust worden op kleinere bussen.

In een recent persbericht stelt De Lijn nu dat voor meer dan 32.952 leerlingen de reistijd onder de 90 minuten werd gebracht. Dat is inderdaad 96 procent van alle kinderen die een beroep doen op de dienst. Voor dit schooljaar 2022-2023 zijn al 38.500 stopplaatsen geregistreerd tegenover 35.500 vorig jaar. Voor iets meer dan 1300 leerlingen is die puzzel nog niet gelegd, of is het niet mogelijk om een rit van maximaal 90 minuten te plannen, bijvoorbeeld omdat de leerling te ver van de school woont, liet het kabinet toen weten. Eind september zouden inderdaad nieuwe ritten worden ingepland en ook na iedere schoolvakantie zouden de ritten worden herbekeken.

Uit informatie die ik ontvang, blijkt inderdaad dat voor bepaalde scholen de problemen nog steeds groot blijven. Een school meldt bijvoorbeeld in de communicatie aan de ouders dat sommige ouders/leefgroepen te maken krijgen met het feit dat hun kinderen niet worden opgehaald. Gelukkig is dat een minderheid, maar het

zou niet mogen, laat de school weten. De oorzaak van het probleem blijkt een tekort aan chauffeurs en busbegeleiders, zo is te lezen in dezelfde communicatie. Verschillende busbegeleiders zouden ontslag hebben genomen wegens de vermindering van het aantal uren.

Ook in de media werd er al melding van gemaakt dat de vermindering van het aantal uren inderdaad een probleem vormt voor busbegeleiders die hun inkomen verminderd zien. Een oplossing voor dat probleem was niet evident. U hebt hier blijkbaar toch tien miljoen euro voor voorzien naar aanleiding van een werkgroep die voor deze zomer werd opgestart en bezig was met het probleem. Ondanks de bijkomende middelen en inzet blijven toch nog voor meer dan 1300 leerlingen de dagelijkse schoolritten niet binnen de vooropgestelde reistijd vallen.

Minister, welke bijkomende initiatieven zult u nemen opdat ook deze kinderen een beroep kunnen doen op vervoer én dit binnen de vooropgestelde reistijd van 90 minuten?

Kan de extra inzet van kleinere busjes of taxi's desgevallend bijdragen aan een oplossing?

Ook een reistijd van 90 minuten is voor een deel van de kinderen, vooral kinderen met een zware handicap, al problematisch lang. Hoe wordt hiermee omgegaan en welke oplossingen worden hun aangereikt?

Minister, volstaat het huidige budget om alle leerlingen van het buitengewoon onderwijs op een treffelijke en menswaardige manier naar school te brengen?

Inzake de monitoring: kunt u meedelen wat de verbetering is van de gemiddelde reistijd in vergelijking met vorig schooljaar? Met welke frequentie zal er de komende periode gemonitord en geëvalueerd worden?

Welke oplossingen denkt u te kunnen voorzien voor het inkomensprobleem van de busbegeleiders die hun inkomen fors verminderd zien ingevolge de ingekorte rijtijden? Welke resultaten worden door de werkgroep gesuggereerd?

Welke verbetering van de situatie acht u deze legislatuur nog te kunnen realiseren?

De voorzitter: Mevrouw Krekels heeft het woord.

Kathleen Krekels (N-VA): Sinds in september 2021 de aandacht voor de problematiek van de veel te lange busritten voor leerlingen uit het buitengewoon onderwijs opnieuw toenam, wordt er reikhalzend uitgekeken naar een oplossing voor deze problematiek. Minister, u trok het dossier naar u toe en u beloofde een conceptnota voor een spoedige en duurzame oplossing. Op de laatste ministerraad voor het zomerreces stelde u de conceptnota 'Naar een nieuw concept woon-schoolverplaatsingen in het buitengewoon onderwijs' voor.

Het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs zal volgens deze nota nog steeds vertrekken van het recht op ondersteuning voor de woon-school-verplaatsingen voor het kind en zijn omgeving. Nieuw – en volgens ons zeer positief – is dat dit recht op verschillende manieren vorm kan krijgen, met een focus op zelfredzaamheid en zorgnood. Een systeem van indicatiestelling zal daarbij het aangewezen traject op maat bepalen. Daarnaast wordt er ook ingezet op bijkomende omkadering, zoals gemeenschappelijke opstapplaatsen, opvang, ondersteuning, enzovoort. Ten slotte zou er de mogelijkheid zijn om de nood regelmatig te herevalueren.

Dit roept uiteraard allemaal heel concrete vragen op, maar gezien de gelopen proefprojecten en de ervaringen die we daaruit opgedaan hebben, zijn mijn vragen toch vooral gericht naar de timing van uitvoering.

Minister, kunt u meer duidelijkheid geven over de verdere timing rond de aanstelling van de coördinator die u benoemt, rond de externe ondersteuning die aangekondigd is en de verder te onderzoeken vragen, rond de voorstelling van het stappenplan en rond het sensibiliseringstraject: hoe zal input van de betrokkenen worden geleverd? Zullen wij deze input ook te zien krijgen?

Hoe wordt de opvolging gedaan vanaf het moment dat leerlingen een bepaald vervoersmiddel aanbevolen gekregen hebben?

Er wordt gesproken over de evaluaties. Hoe mogen we dat precies begrijpen? Bijvoorbeeld ten laste van wie zullen deze evaluaties komen? En hoe flexibel zal dat systeem zijn in de loop van een schooljaar of per schooljaar? Hoe ziet u dat praktisch? Hoe vermijden we daar dan vooral ook overbodige planlast?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik sluit me ook graag aan bij de vragen van de collega's, vragen die hier breed leven in de commissie. Getuige daarvan is de resolutie die tijdens de plenaire vergadering van 25 november 2021 goedgekeurd werd.

De collega's zeiden het al dat vandaag voor een 1360 leerlingen de busrit nog steeds langer is dan 3 uur per dag. Dat is een verbetering ten opzichte van de 5500 van het vorige schooljaar, maar dat blijft natuurlijk nog altijd problematisch. Minister, in die zin is mijn eerste vraag: op welke manier kijkt u naar de actuele stand van zaken? Volstaan de extra middelen die u voorzien hebt om de resterende 1360 leerlingen naar een korter traject te helpen?

Tegelijk hebben we inderdaad gezien dat er door het verkorten van de ritten een aantal begeleiders afhaken. Minister, hoeveel scholen melden u op dit moment dat er op dit vlak nog steeds een probleem is? Wordt er, zoals wettelijk voorzien, steeds een leerlingenbegeleider voorzien als er meer dan zeven kinderen met een busje vervoerd worden? Welke initiatieven verwacht u op dat vlak van de minister van Onderwijs? Die heeft daar toch ook een belangrijke verantwoordelijkheid in.

Tot slot, ik heb u ook bij de Septemberklaring gevraagd of er toch wel degelijk een systeemverandering komt. Want we zijn het erover eens dat wat u nu aan het doen bent, eigenlijk een noodoplossing is. Op basis van die proefprojecten waren er inderdaad al heel wat goede voorbeelden van hoe we het systeem ten gronde zouden kunnen aanpakken. Die conceptnota is er nu inderdaad. Maar ik zou toch inderdaad graag wat meer duidelijkheid krijgen over de timing waarmee u al die goede voornemens in de praktijk wilt brengen. Daar was ook heel veel samenwerking nodig met andere departementen, andere ministers dacht ik. Hoe ziet u dat? Wanneer mogen we echt een grondige hervorming van dit systeem verwachten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, het zijn inderdaad heel wat terechte vragen en bekommernissen. Het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs ligt ons allemaal nauw aan het hart, zeker als we de schrijnende toestanden de voorbije periode her en der gezien hebben. Daar wil niemand verantwoordelijk voor zijn. Het is dus zeker belangrijk om dat nauw te blijven opvolgen.

'First things first'. Het goede nieuws: u weet dat we bij de Septemberverklaring aangekondigd hebben dat er extra middelen vanuit de algemene middelen overgeheveld worden om dat leerlingenvervoer te kunnen organiseren. Dat gaat niet alleen over extra middelen om de bussen te laten rijden – specifiek wat mijn departement betreft 25 miljoen euro extra tot en met 2027 –, maar ook voor de

busbegeleiding – dat zit dan bij het Departement Onderwijs – komt er 10 miljoen euro extra. Die extra middelen zijn zeker absoluut noodzakelijk.

Een tweede positief aspect waar jullie al naar verwezen, is dat we inderdaad met de Vlaamse Regering op 7 juli ook de conceptnota goedgekeurd hebben waarmee we nu verder aan de slag gaan, waarbij de neuzen in dezelfde richting staan om een en ander toekomstgericht te veranderen voor de hele organisatie van dat leerlingenvervoer.

Ik wil ook nog even duiden. Jullie weten allemaal: als het inzake leerlingenvervoer bijzonder onderwijs gaat over regelgeving, busbegeleiding en de subsidies voor het individueel vervoer, dan wordt dat allemaal geregeld via het departement Onderwijs. Mijn Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), specifiek De Lijn, staat in voor het vervoer. De mensen van De Lijn hebben heel nauw contact met ons en met onder meer de verschillende onderwijsinstellingen om de match te maken tussen enerzijds de vragen die er zijn van de individuele kinderen en anderzijds het uitstippelen van de reisroutes, zodat dat zo optimaal mogelijk verloopt.

U weet ook – dat moet ook meegenomen worden in het hele plaatje – dat initieel heel de organisatie van het plannen van de reisritten en het matchen van vraag en aanbod overgeheveld zou worden naar het departement MOW in het kader van basisbereikbaarheid en het vervoer op maat. Wel, we hebben nu tegen De Lijn gezegd dat dat ten minste tot en met 2024 allemaal bij De Lijn blijft en dat ze zich moeten herorganiseren en ervoor moeten zorgen dat er voldoende mensen zijn, zodat we zo snel mogelijk komaf kunnen maken met die schrijnende toestanden.

Ten tweede, we willen ook duidelijk de evolutie meegeven in het hele leerlingenvervoer. Het is een continu proces dat iedere dag verandert. We horen hier percentages, cijfers, het aantal ritten, enzovoort. U zult begrijpen dat dat sowieso een heel complexe puzzel is. Maar als ik specifiek kijk naar de cijfers: op het einde van het schooljaar 2021-2022, juni 2022, hadden we als opdracht om vervoer te voorzien voor specifiek 34.196 leerlingen in het buitengewoon onderwijs. Dat was de boodschap in juni 2022. Dat gaat dan over de unieke leerlingen. Sommigen zullen zeggen dat ze hier schriftelijke vragen of cijfers uit het verleden hebben en dan ging het over een hoger cijfer: 38.208. Wat is het verschil in die twee cijfers? Enerzijds zijn er de unieke leerlingen: 34.196. Daarnaast hebben we een aantal opstapplaatsen die in het Smartourprogramma opgenomen moeten worden: 38.208. U weet dat kinderen uit samengestelde gezinnen, kinderen die soms naar de grootouders gaan, soms meerdere adressen doorgeven. Daarom is er dat verschil in de cijfers. Als ik dan kijk naar de cijfers die we in september 2022 hadden, dan was dat niet inzake unieke leerlingen 34.196, maar al 38.651, met name 4455 leerlingen extra waarvoor het vervoer geregeld moet worden.

Het aantal opstapplaatsen is ook gestegen van 38.208 naar 44.642. Dit duid ik even vooraf om aan te geven dat het een puzzel is die continu verandert. Tegelijk weten jullie dat het aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs ook continu stijgt.

Specifiek over de ritten geef ik mee dat in 2016 om en bij de 1622 ritten gereden moesten worden. Waarom zeg ik 2016? Toen is bepaald dat er 70 miljoen euro ter beschikking gesteld werd aan De Lijn voor het regelen van het busvervoer. Intussen is die 70 miljoen euro geïndexeerd en zitten we aan 74 miljoen euro. Vandaag zitten we aan 2179 ritten. Meer kinderen betekent dus natuurlijk ook meer ritten. Dat hele proces verandert continu. Er zijn ook kinderen die van school veranderen. Dat is een enorm kluwen. Maar die complexiteit neemt natuurlijk niet weg dat we onze verantwoordelijkheid moeten nemen en dat we ook oplossingen moeten zoeken en ervoor moeten zorgen dat al die kinderen, de meest kwetsbaren in de maatschappij, zeker niet ellenlang op die bussen zitten.

Mijnheer Bex, mijnheer Veheyden en mevrouw Fournier, jullie vragen me allemaal of de extra middelen die we specifiek voor dit schooljaar voorzien hebben, die 26,6 miljoen euro, voldoende zijn. U weet ook dat er tal van uitdagingen op ons afgekomen zijn: de stijging van de energiekosten, de markt die volledig verzadigd is. Als ik praat met onze chauffeurs van de pachters die al deze ritten rijden, dan hoor ik daar continu over de enorme krapte op de arbeidsmarkt. In het kader van de COVID-19-pandemie hebben ze natuurlijk heel wat personeel zien uitvloeien omdat heel de toeristische sector, het hele vrijetijdsreizen stilgevallen was. Vaak gebeurt dat in combinatie met. Zij hebben heel veel chauffeurs zien uitstromen. Anderzijds is nu de vraag veel groter. Kortom: de krapte op de arbeidsmarkt is er tout court. Daarover hebben we het gisteren in de plenaire vergadering nog uitgebreid gehad. Alleszins zien we dat ook heel duidelijk wanneer we alle bestekken in de markt plaatsen om die ritten gereden te krijgen. Midden augustus bleek dat we nog 68 ritten van die 2179 niet gegund konden krijgen. De Lijn heeft dan een nood-procedure om versneld bestekken in de markt te plaatsen en te zorgen dat er een match komt tussen enerzijds het busvervoer en anderzijds de noden die er zijn. Vandaag zitten we nog altijd aan 14 ritten die niet gegund zijn. Dat situeert zich vooral in de Antwerpse regio om de reden dat daar de arbeidskrapte nog groter is. Daar hebben we het gisteren ook opnieuw over gehad. Anderzijds zijn er natuurlijk ook heel veel vragen in de meer verdichte zones. Dat betekent dat vandaag die 14 ritten nog niet gegund zijn. Maar ook daar wordt blijvend op gewerkt. Ik geef nu dus een stand van zaken van vandaag. Dat kan – en hopelijk is dat zo – volgende week weer anders zijn.

Is die 26,6 miljoen euro voldoende? We blijven het allemaal bekijken. Ik hoop ook dat ik binnenkort van De Lijn het totaal financieel plaatje kan krijgen van het vorige schooljaar, maar dan ook tegelijkertijd al van de maand september om dan ook te weten of die raming, die 26,6 miljoen euro die we ingecalculeerd hadden voor het voorbije schooljaar, voldoende is.

Mijnheer Verheyden, u vraagt of er nog een beroep gedaan wordt op minibusjes en taxi's. In het vorige schooljaar – specifiek januari en februari – konden we die eerste schijf aanwenden. Toen moesten we snel schakelen. Een aantal scholen wilden toen ook niet meegaan. Ze communiceerden toen: 'Laat ons voor het belang van het kind even vasthouden wat we nu hebben en we zien volgend schooljaar wel.' Andere zeiden dat ze wel wilden meegaan. Soms waren de afstanden te lang of was het te complex om alle routes overhoop te gooien. Daarom werd dan ook ingezet op de minibusjes en de taxi's. Maar u zult ook begrijpen dat het op het vlak van efficiëntie en kostprijs sowieso duurder is. Het is voor elke individuele leerlingen misschien fijn en attractief, maar we moeten ook rekening houden met de kostprijzen. Als ik het momenteel heb over de 2179 ritten die nu gegund zijn, dan gaat het over 1996 busritten en 183 taxi's. De taxi's kunnen individueel zijn of minibusjes. Dat geeft toch al een oplossing om zo veel mogelijk kinderen binnen de tijdslimiet van onder de 90 minuten te houden. We weten inderdaad dat anderhalf uur nog lang is, maar dat is ook het maximum. Heel wat kinderen zijn minder lang onderweg.

Dan kom ik aan de hertekening van het leerlingenvervoer, onze conceptnota. U weet dat er een conceptnota was in 2015. Er zijn de proefprojecten. We hebben ook de resoluties in het parlement gehad. In de zomer hebben we die conceptnota goedgekeurd, waarbij we opnieuw rekening houden met de complexiteit van heel de oefening, de bijzondere noden van alle leerlingen van heel specifieke onderwijstypes, ook de afstemming, de participatie in het kader van de zorgnoden en de zelfredzaamheid in het belang van de leerlingen – ook daar moeten we zeker alle aandacht aan geven en het zoeken naar voldoende busbegeleiders. In het begin, toen we een oplossing hadden voor de leerlingen, kregen we van heel veel buschauffeurs en busbegeleiders negatieve reacties omdat voor hen minder lang rijden of minder lang als busbegeleider instaan, natuurlijk een financiële aderlating

betekent. Dan primeert het belang van het kind natuurlijk, maar voor die mensen was dat zeker ook niet interessant. Ook daar moet men toekomstgericht zeker rekening mee houden. Want als we een te grote uitstroom van busbegeleiders hebben, dan kunnen de bussen natuurlijk ook niet rijden. Dat heeft daar natuurlijk ook een impact. Daarom: we moeten al die elementen meenemen. We hebben de conceptnota nu goedgekeurd, maar voor een aantal facetten – mevrouw Krekels vraagt er vooral op door – heb ik vandaag nog geen finaal antwoord, omdat we nu heel intensief bij De Lijn bezig geweest zijn met het perfect matchen en het inzetten van die middelen, zeker in de drukke maand september. Maar ze hebben alleszins de opdracht om nu snel werk van te maken – niet alleen De Lijn, uiteraard ook het Departement MOW, dat de regierol moet waarnemen – om daar ook echt op in te zetten, zodat we snel de uitrol krijgen richting het faciliteren van de nieuwe regelgeving die uiteraard ook samen met het departement Onderwijs uitgewerkt moet worden.

Er waren een aantal vragen rond het monitoren en de opvolging. Ik kom nog even terug op de cijfers die ik jullie vooraf gegeven heb. Als ik het heb over initieel 34.100 leerlingen eind juni: toen hadden we eigenlijk alles uitgetekend. Dan hadden we voor 96 procent van de leerlingen een oplossing. 96 procent van al die leerlingen zat onder de 90 minuten. Maar dan komen die 4400 leerlingen daar plots bij. Daarmee zaten we nu, eind september, aan 94 procent. Natuurlijk willen we daar het liefst 100 procent. Hoe meer we die 90 minuten nog kunnen drukken, hoe beter. Maar ik denk dat jullie de continue fluctuaties wel allemaal begrijpen.

We moeten ook blijven inzetten op de 14 ritten die nog niet gegund zijn. Dat is nu ad-hocwerk, ook met taxi's en minibusjes. We horen vanuit de sector dat in november dat hele toeristische seizoen weer voor een stuk terugvalt. Dan komen er meer marges. Dan zullen de pachters, de onderaannemers, ook sneller geneigd zijn om redelijke prijzen te hanteren. We moeten natuurlijk altijd met de prijszetting rekening houden. Als er krapte is, stijgen de prijzen natuurlijk enorm. Men verwacht dat er daar zeker in november meer ruimte gaat zijn. De Lijn doet er alles aan om die 14 openstaande ritten zo snel mogelijk ingevuld te krijgen.

Mevrouw Fournier, wat betreft de evaluatie: De Lijn heeft een eerste analyse van de ritten boven 90 minuten gemaakt. De afstand tussen school en huis is voor 6 procent van de leerlingen zeer hoog: als je gewoon met de auto zou gaan, zou je ook al die 90 minuten, zeker in de piekuren, bereiken. Dat heeft ook heel veel te maken met het beperkte aanbod, dat heel veel scholen volzet zijn en dat men verder naar een onderwijsinstelling moet gaan. Voor die 6 procent is dat sowieso heel moeilijk. Voor kinderen die op 60 tot 70 kilometer afstand van een school wonen, is het moeilijk.

Voor 13 procent van de ritten zijn er problemen omdat er soms nog dubbele tellingen zijn. Ook daar wordt gezocht naar een oplossing. Bij een aantal ritten – dat gaat over 30 procent – vraagt de school op dit ogenblik om het even on hold te laten, om geen bijsturingen meer te doen. Elke rit veranderen betekent natuurlijk ook elke individuele leerling een ander uur van op- of afstappen geven. Die ouders moeten mee zijn. Het is dus een kluwen. Vandaar dat men bij om en bij 30 procent nog hoger zit dan 90 minuten en dat scholen daar zelfs zeggen om dat even te laten, dat het op dit ogenblik aanvaardbaar is – het zal dan bijvoorbeeld gaan over 95 minuten –, kwestie van het even stabiel te houden. Soms vindt men geen extra busbegeleiding om een extra bus in te zetten. Voor 16 procent is men op dit ogenblik nog een bijsturing aan het uitwerken. Als we die gegevens bijtellen, komen we finaal aan die 6 procent waar het heel moeilijk is om bij te sturen, maar we zorgen er sowieso voor dat de rest bijgewerkt kan worden.

Een aantal collega's stellen vragen rond het statuut van de busbegeleiders, dat ook vaak repercussies heeft op het al dan niet kunnen uitrijden. Minister Weyts heeft

daar ook die 10 miljoen euro extra vanuit de algemene middelen overgeheveld gekregen. Nu, wat betreft het statuut van de busbegeleiders: ook daar moeten we zeker werken aan nieuwe regelgeving, maar ook dat zit specifiek bij het Departement Onderwijs. Ik hoor alleszins van heel veel onderwijsinstellingen dat men de busbegeleiders nog voor tal van taken zou kunnen inschakelen. Natuurlijk is het voor hen ook interessanter om busbegeleider te worden als men een mooi ingevuld programma heeft.

Hoe staat het met de implementatie van de resolutie? We gaan het traject van maatwerk integreren in het aanbod van het collectief vervoer. Dat moet daar volop mee in opgenomen worden. De middelen zijn nu ook extra voorzien. De evaluatie van de pilootprojecten is begin september ook aan de Vlaamse Regering voorgelegd. De conceptnota is midden juli door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Er is op dit ogenblik zeker – daar kan ik uit ondervinding spreken, ik hoor het van heel veel scholen, ook van de mensen die intensief bezig zijn binnen De Lijn met het hele proces – een heel sterke synergie, die in het verleden wat weggeëbd was door de overheveling naar het Departement MOW. Maar nu is er opnieuw die heel sterke synergie. We zetten alles op alles om te zorgen voor een sluitende oplossing voor iedereen.

Maar het werk is zeker niet af. We hebben een kentering kunnen teweegbrengen. Het is een probleem dat al decennia aansleept, maar bij iedereen is er de wil en de neuzen staan in dezelfde richting om door de regelgeving aan te passen toekomstgericht tot een meer sluitend maatwerk, een beter verhaal voor alle leerlingen te komen. Onze focus ligt nu de volgende maand nog op het zorgen voor een goede matching.

Tegen eind november willen we de evaluatie met alle betrokken stakeholders doen van wat nog beter kan en tegelijk werken we volop verder aan de conceptnota, waarbij opnieuw centraal staat: het recht op leerlingenvervoer meer verschuiven naar het recht op ondersteuning. Zeker van de zelfredzaamheid moet volop werk gemaakt worden. Het is voor sommige buschauffeurs of busbegeleiders soms tergend dat men klaagt dat men te lang op de bus moet zitten, terwijl men van de bus afstapt en de volgende keer de lijnbus neemt om naar de film te gaan of men neemt de moto om zich op een andere wijze te verplaatsen. Wat de zelfredzaamheid van een aantal betreft: dan heb ik het vaak over de ietwat oudere, bij wie de zelfredzaamheid veel sterker is dan bij andere doelgroepen. Daar moeten we echt wel een kentering maken. Dan is – zoals u terecht zei – de indicatiestelling van groot belang. We moeten echt kijken naar wie echt nood heeft. Daar moeten we maatwerk aanbieden. En waar de zelfredzaamheid hoog is, waar we ook focussen op het onderwijs richting de arbeidsmarkt, daar moeten we zeker ook aandacht voor hebben en kijken in welke mate we daar andere mogelijkheden voorzien, toekomstgericht, zonder nu al te zeggen dat we iemand ook maar iets zouden willen afnemen. Ook dat is een evolutief proces waar we volop aan moeten blijven werken.

Ik hoop dat ik daarmee alle vragen beantwoord heb. Maar we zullen daar nog vaak op terugkomen. Opnieuw: het blijft telkens voortlopen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, het is eigenlijk een probleem dat al jaren aansleept. U hebt het dossier naar u toegetrokken. Onder impuls van – dat mag ik toch zeggen – de vele commissieleden hier over de partijgrenzen heen is alles een beetje in een stroomversnelling gegaan. Minister, onze felicitaties voor het werk dat u de laatste jaren of het laatste jaar hiervoor gedaan hebt. U hebt eigenlijk op korte termijn heel veel werk verzet en heel veel budget vrijgemaakt.

96 procent is een heel goede score, maar eigenlijk zijn er nog altijd 1300 leerlingen die meer dan 90 minuten op een bus moeten zitten. In naakte cijfers is dat nog altijd heel veel. Het moet maar uw kind zijn dat meer dan 90 minuten op de bus moet zitten.

U hebt een heel uitgebreid antwoord gegeven. Ik heb geen specifieke vragen meer. In uw antwoorden hebt u aangetoond dat u zeker nog extra inspanningen zult doen en zeker zo veel mogelijk gaat zorgen om ook in de andere noden van die 1300 leerlingen te voorzien en hier eventueel, indien mogelijk, ook een oplossing zult zoeken.

Minister, nogmaals onze felicitaties, doe zo voort.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ook onze fractie vindt dat u inderdaad al heel wat werk hebt verricht om de situatie te verbeteren. Er zijn inderdaad nog 1300 leerlingen voor wie het beter kan. Ik sluit me daarvoor aan bij mevrouw Fournier. Maar ik denk dat er ook nog een bepaalde groep is – u hebt ze summier even aangehaald – namelijk de kinderen met een zware handicap, voor wie anderhalf uur bijzonder lang is. We moeten er in de eerste plaats naar streven om de 1300 kinderen die nu nog in de problemen zitten, een goed aanbod aan te reiken. Daarna moeten we in tweede instantie bekijken of we de reistijd van die kinderen met een zware handicap nog iets kunnen inkorten. Ik denk daarbij vooral aan maatwerk door het inzetten van taxi's of kleinere minibussen.

U bent er goed mee bezig. We zullen geïnteresseerd kijken naar de evaluatie die er in november komt, wanneer u met al die stakeholders zult samenzitten. Dit onderwerp zal nog op de agenda komen.

Mijn specifieke vraag over de kinderen met een zware handicap luidt: zult u daarbij blijven inzetten op de meer gerichte aanpak door die kleine minibussen en de taxi's in te zetten en zo de reistijd alsnog een beetje te verkorten?

De voorzitter: Mevrouw Krekels heeft het woord.

Kathleen Krekels (N-VA): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Ik wil nog even inzoomen op de Septemberverklaring. U geeft aan dat er 25 miljoen euro extra wordt gegeven om het vervoer zelf beter te regelen en op een snelle manier in te gaan op de tekorten die er nog zijn.

Ik hoorde u vertellen dat dat voorzien was tot 2027. Geldt dat ook voor de 10 miljoen euro van de busbegeleiders? Is die ook beperkt tot 2027?

Dat is mijn eerste vraag. Waarom vraag ik dat? We hebben nu dit extra geld en ook vorige periode hebben we extra geld voorzien. Maar de hele bedoeling van de pilootprojecten die een aantal jaren geleden werden ingezet was om nog wat efficiëntiewinsten te boeken en om na te gaan in welke mate er budgetvriendelijke maatregelen kunnen worden genomen.

U geeft aan dat er daaraan zal worden gewerkt via die indicatiestellingen. Daar zijn we blij mee. Ik vermoed dat dat nog verder zal worden ontwikkeld wanneer de conceptnota meer uitvoering zal hebben.

U hebt het een paar keer vermeld en ook collega Verheyden heeft er een vermelding over gemaakt: de chauffeurs zijn een belangrijk aspect. U verwees naar de arbeidskrapte. Toevallig heb ik vorige week met een aantal chauffeurs gesproken. Wat efficiëntie betreft, wil ik meegeven dat een chauffeur aangaf dat momenteel een aantal bussen rijden met chauffeur en busbegeleider en slechts

één leerling. Die situaties bestaan nog. Dat zou u moeten meenemen in de evaluatie. U zei immers dat er eind november een matching zal gebeuren. Dat zou u zeker moeten meenemen.

We moeten de oefening maken rond het aantrekkelijk houden van het beroep van chauffeur. U gaf zelf aan dat dat statuut eens goed moet worden bekeken. Die chauffeurs geven aan dat ze niet weten welke kinderen ze in de taxi krijgen. Ze zouden het fijn vinden om enige voorkennis te hebben van de leerlingen die ze in de taxi meenemen. Want er zijn maar twee à drie leerlingen in zo'n taxi en er is geen begeleiding. Het zou interessant zijn om te weten of zo'n leerling een epilepsieaanval zou kunnen krijgen, of het iemand is die spastische bewegingen kan vertonen zonder dat er iets aan de hand is. Als zij dan aan het rijden zijn en alleen zijn, hoeven zij daar dan niet meteen in paniek over te schieten.

Een van die chauffeurs zei ook dat ze in een tijdelijk contract werken, van vakantie tot vakantie. Dat contract begint in september en loopt tot aan de herfstvakantie, dan stopt dat en gaat het verder na de herfstvakantie tot aan de kerstvakantie. En zo loopt dat verder. Op die manier krijgen ze vijf keer een eindejaarspremie, omdat ze vijf keer een tijdelijk contract krijgen. Dat is negatief voor hen, omdat dat een verlies geeft op het behoud van hun rechten. Er is een behoud van rechten, maar doordat zij vijf keer een eindejaarspremie innen, geeft dat daarop een verlies en is dat op het einde van de rit heel nadelig op de belastingbrief. Het betrof iemand die op pensioen is en er nu de functie van buschauffeur bij nam om een bijverdienste te hebben bovenop zijn pensioen.

Dat wilde ik vandaag graag meegeven in deze vraagstelling. Ik vind het belangrijk dat u zulke zaken meeneemt, bijvoorbeeld ook in de uitrol van de conceptnota. Voor het aantrekkelijker maken van het beroep van chauffeur kunnen die zaken misschien worden bekeken. Misschien is dat op te lossen door hun een contract voor het hele schooljaar te geven, waardoor ze niet elke keer die eindejaarspremie moeten ontvangen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, niemand in deze commissie kan ontkennen dat u fantastische inspanningen levert om dat enorme probleem waarmee we begin vorig schooljaar werden geconfronteerd, aan te pakken. Maar uw hele uitleg over hoe we vandaag bezig zijn, dat eerste deel van uw antwoord op de vraag, blijft nog altijd gaan over crisisbeleid, crisismanagement. Het is wel belangrijk om, ondanks het feit dat we u daarvoor een bloem moeten geven, ook te zeggen dat het niet kan dat zoiets jaar na jaar blijft duren. Daarom is het absoluut belangrijk dat er een aantal dingen gebeuren.

In eerste instantie wil ik daarbij verwijzen naar de tussenkomst van mijn collega Johan Danen gisteren in de plenaire vergadering. Hij heeft daar gesproken over de enorme groei die het bijzonder onderwijs kent doordat Vlaanderen te weinig inzet op inclusief onderwijs. Dat zorgt ervoor dat kinderen in plaats van dat ze in hun buurt naar school kunnen gaan, vaak veel te verre verplaatsingen moeten afleggen. Als we daar al iets aan zouden kunnen doen, dan zou dit probleem al voor een stuk worden ondervangen. Ik wil in deze commissie dan ook een warme oproep doen om dat pleidooi van collega Danen ter harte te nemen.

Ik kom tot mijn tweede punt. Ik denk echt dat het systeem moet worden hervormd. Er is een mooie tv-uitzending geweest – van Pano of ik weet eigenlijk niet meer welke programma het was – over proefprojecten. Daarin kon je zien dat die kinderen er veel aan hebben om in een kleinschalig initiatief te kunnen worden opgevangen waar ze op adem kunnen komen in plaats van op een bus te worden gezet, naar een bushalte te rijden waar ze moeten overstappen op een volgende bus en van hot naar her te worden gesleurd.

Er zijn heel veel dingen mogelijk en we moeten dat ook versneld doen. Minister, op dat punt blijf ik wat op mijn honger zitten. Ik blijf vragen wat de timing is die u naar voren schuift. Wanneer gaan we niet meer spreken van proefprojecten maar van een algemeen beleid dat die hervormingen doorvoert? En dan zullen we die busbegeleiders misschien een interessantere jobinvulling kunnen geven, dan zullen ze toffere dingen kunnen en misschien wat langer kunnen werken, waardoor dat probleem ook deels opgelost geraakt. Nu blijft het toch wat te veel bij crisisbeleid.

Minister, mijn belangrijkste vraag is: wat is de timing die u ziet voor die grondige hervorming van het leerlingenvervoer?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Goede collega's, minister, het is door alle collega's al aangehaald: we bewijzen hier dat goed beleid ook echt het verschil kan maken. In de media heerst er vaak het beeld van de hopeloosheid van dit land, bijna het beeld dat wanneer je in Europa wakker wordt in Oekraïne en in België, dat zowat de twee slechtste dingen zijn die een mens kan overkomen, zonder nuance. We bewijzen hier ook niet dat we dingen doen die elders in de wereld alleen maar kunnen worden gedroomd. En het móét ook, het is een 'just cause'. Deze groep moet absoluut op ons kunnen blijven rekenen.

Het is verder ook goed dat u duidelijk maakt – en we hebben dat gisteren ook gedaan in de plenaire vergadering, bij de bespreking van de actuele vragen over de buschauffeurs – dat het geen kwestie is van goede wil en budgetten. Want dan hadden we inderdaad chauffeurs in overvloed. Er is vandaag een krapte op de arbeidsmarkt. Een aantal vinden dat niet meer leuk, want dan hebben ze geen punt meer om te maken. Het is vandaag het probleem in de zorg, in het onderwijs, in de bouw, bij de politie, bij de brandweer, in de horeca, en ook bij De Lijn, die naar buschauffeurs zoekt. Iedereen zit in die 'war on talent' en je moet je inderdaad manmoedig verdedigen. En dat doen we ook, want we werven nog altijd heel veel chauffeurs aan, ondanks alle krapte.

Ik kom tot mijn derde bedenking, rond het succes van het bijzonder onderwijs ten opzichte van het reguliere onderwijs. Als je dat vraagt aan die kinderen en die ouders, blijkt dat zij heel doelbewust kiezen voor dat bijzonder onderwijs. Mensen die daarmee vertrouwd zijn, weten dat kinderen soms wreed kunnen zijn. Kinderen die minder goed mee kunnen, op het vlak van motoriek of intellect, worden vaak hard aangepakt door de andere kinderen. En dan is dat bijzonder onderwijs een oase van groot geluk.

Vervolgens heb ik nog een paar korte punten. We – ook u, minister – moeten ons een vraag durven te stellen. De onbeperkte vrije schoolkeuze van ouders is een groot goed, dat vecht ik niet aan. Maar hoe kun je de consequentie daarvan in verband met de schoolverplaatsingen en het schoolvervoer onbegrensd op de overheid afwentelen? Ook dat moeten we durven te vragen. Ik vind dat de mensen onbegrensd hun vrije schoolkeuze moeten kunnen maken. Maar dan moeten ze ook een deel van die consequentie nemen. Want als ze vinden dat hun kind God weet hoe ver moet reizen en dat de overheid dat dan maar onbegrensd moet oplossen, dan is dat inderdaad niet eerlijk en vooral niet redelijk.

Ten slotte zijn er ook pleidooien voor meer geïntegreerde schoolcampussen waar regulier en bijzonder onderwijs samenzitten, om op die manier iets te doen aan de problematiek van de afstanden. Vele inrichtingen van het bijzonder onderwijs liggen in bosrijke omgevingen. Destijds zijn die er gekomen vanuit heel bevlogen ideeën. Er waren ook maar een paar vestigingen per provincie. Dat maakte dat er inherent een probleem was van langdurige verplaatsingen.

Het zijn allemaal overwegingen. We moeten die intellectueel eerlijk en met een open geest durven te benaderen, en daar bepaalde consequenties ten aanzien van ouders, van inrichtende machten en onszelf aan durven te verbinden.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, namens onze fractie wil ik zelf heel kort aansluiten. Er was vanop onze banken weinig applaus voor de September-verklaring. Maar als er één positieve zaak in zit, zijn het wel de extra middelen voor het leerlingenvervoer. Los daarvan denk ik net als de collega's dat het een uitdaging blijft om te komen tot een structurele oplossing. Daarvoor moeten we niet alleen naar u, maar ook naar de minister van Onderwijs kijken.

We kijken uiteraard ook uit naar de evaluatie die u eind november hebt aangekondigd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank jullie voor de positieve reacties. We zijn allemaal verplicht om dit te doen. Op de eerste plaats moeten we van die schrijnende situaties afraken.

Elk kind dat vandaag nog langer dan negentig minuten op een bus zit, is er eentje te veel. We blijven daar volop op inzetten. Mevrouw Fournier, mevrouw Krekels, de heer Verheyden en de heer Keulen hebben daarop gefocust. We blijven daar continu op inzetten: voor elk kind moet er een oplossing komen.

Aan de vrije schoolkeuze als dusdanig zal ik niet raken. We weten alleszins wel dat we met die negen verschillende types zitten in het bijzonder onderwijs. Ik kan verkeerd zijn, maar ik denk dat er voor type 4 en type 5 vaak maar één school per provincie is. Als je dan in een uithoek van een provincie woont en je kunt niet in de dichtstbijzijnde school terecht omdat er daar al een stop is op het vlak van leerlingenaantal, ben je bijna genooddaakt om tot 100 kilometer af te leggen om naar een school te gaan. Gelukkig zijn er ook die internaten, maar die zitten hier ook nog in. En sowieso zijn de kinderen die op internaat gaan, vaak al langer onderweg. Gelukkig is dat dan slechts twee keer per week.

Kortom, we moeten blijven zoeken naar een structurele oplossing. Ik erken dat ten volle.

Ik ontken wel, mijnheer Bex, dat het nu enkel en alleen crisismanagement is. Het zorgen voor die bijkomende middelen en ervoor zorgen dat er nu opnieuw zowel binnen De Lijn als bij die onderwijsinstellingen een veel directere match is, is ook van groot belang.

Mijnheer Verheyden, dat maatwerk is van essentieel belang. Het zijn de onderwijsinstellingen zelf die aangeven welk kind eventueel individueel in een taxi naar school zou kunnen worden gebracht en welk kind veel begeleiding nodig heeft vanwege motorische of fysieke beperkingen. Het is net via die intense samenwerking tussen de onderwijsinstelling en de mensen van De Lijn dat er een match moet worden gemaakt om daar heel gericht op in te zetten. Dat maatwerk is essentieel, maar vraagt heel veel tijd, veel energie en heel veel inzet van heel wat mensen.

Ik ben zelf gaan praten met de mensen bij De Lijn die zich specifiek bezighouden met leerlingenvervoer. Chapeau voor hun geduld en hun inzet. Ze vinden het natuurlijk fijn dat ze daar waardering voor krijgen, maar het is een heel complex puzzelwerk. Ze zitten iedere dag samen en elke dag komen er tal van uitdagingen op hen af, bijvoorbeeld wanneer een chauffeur of een busbegeleider niet komt opdagen, of een kindje plots is verhuisd en op een heel ander adres woont. Kortom, het blijft een heel kluwen.

Mevrouw Krekels, u zegt dat er soms slechts één leerling per bus is. Ik heb contact met een aantal onderaannemers. Ik hoor ook van hen dat er soms een bus voor vijftig leerlingen wordt besteld en dat er dan soms amper tien leerlingen op zitten. Maar dat heeft veel te maken met de 'delta' tussen enerzijds het cijfer van de unieke leerlingen en het cijfer van opstapplaatsen. Je moet dan wel een bus met vijftig plaatsen voorzien om ervoor te zorgen dat al die kinderen mee kunnen, maar net op dat moment zijn er x-aantal zieken, zijn er een aantal die nu toch niet op deze plaats opstappen, maar op een andere plaats 20 kilometer verder bij de papa of de grootouders. Dat is wat ik heb gehoord van de mensen die bezig zijn met leerlingenbegeleiding. Dat is elke keer opnieuw het probleem.

We moeten dat uiteraard voorkomen en tot efficiëntiewinsten komen. Zeker in de eerste maand van september, wanneer kinderen van school veranderen, gebeurt dat continu. Dan heb je zeker geen feilloos systeem, absoluut niet. Maar het is wel zaak om daaraan te blijven werken. Ik hoor het van de onderwijsinstellingen, van de mensen bij De Lijn, van de pachters. Men werkt daar heel gericht op. Ik hoop dat we binnen een paar maanden geen situatie meer hebben waarbij er slechts één leerling op een bus zit. Maar wanneer er weer meer zieken zijn – wat op dit ogenblik weer de kop opsteekt – dan zal dat natuurlijk ook weer gebeuren.

We werken er alleszins samen met Onderwijs volop aan. Het statuut van de tijdelijke contracten zit natuurlijk bij de onderaannemers. Binnen de Vlaamse Regering hebben we al besproken om het flexvervoer mogelijk te maken voor zowel de busbegeleiders als de chauffeurs. U zegt het zelf: voor een aantal mensen die gepensioneerd zijn en eventueel een rijbewijs D hebben, kan de code 95 versneld worden uitgewerkt en dan zou men hen nog versneld kunnen inzetten. Dat zou inderdaad interessant zijn. We hebben daarvoor een schrijven gericht aan minister Dermagne, maar we hebben daarop nog geen sluitend antwoord gekregen. Dat zou eventueel een oplossing kunnen bieden.

Maar dat zit vervat in de grondige hervorming: het attractief maken voor de busbegeleiders, voor de chauffeurs en het zorgen voor maatwerk inzake de hele regelgeving.

Mijnheer Bex, wat dat betreft bent u een beetje ongeduldig. U had het liefst van al dat we hier al een volledig uitgerolde decreetsaanpassing hadden. Mocht u zelf alle wijsheid in pacht hebben, dan hoor ik het graag. We zouden wat graag een pasklare oplossing hebben. Maar als het eenvoudig en simpel was, zaten we niet al decennialang met deze problematiek. We blijven alleszins naarstig voortwerken.

Zoals ik al zei, zit de regelgeving bij het departement Onderwijs. Maar samen met Onderwijs, Welzijn, en Binnenlands Bestuur werken we aan een hervorming die hopelijk soelaas kan brengen in de toekomst. Maar die hervorming mag ons op langere termijn niet vrijstellen om nu een pasklare oplossing te vinden voor alle kinderen die nu in die problematiek zitten. Daarop hebben we de voorbije maanden, het voorbije jaar, heel erg ingezet.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, collega's, we zijn allemaal een beetje ongeduldig, want anders zouden we deze vraag niet stellen. Elke partij is begaan met het lot van die kinderen.

Minister, we stellen vast dat u hard doorwerkt. Zoals steeds, geven we u ook nu het voordeel van de twijfel. Werk gerust verder en hopelijk zien we op korte termijn de resultaten.

De voorzitter: Mevrouw Krekels heeft het woord.

Kathleen Krekels (N-VA): Ik wil ook nog graag heel kort reageren. Collega Bex, u spreekt over het crisisbeleid. Het is inderdaad zo dat er nu middelen worden bijgestoken om een oplossing te vinden voor het zwaarste leed. We waren allemaal heel tevreden dat die busritten daardoor voor 96 procent konden worden ingekort. Zonder die extra middelen zou dat niet mogelijk zijn geweest.

Maar ik volg u wel dat we moeten gaan naar een efficiënt en structureel beleid. Ik begrijp dat we daar in de uitvoering van de conceptnota naartoe zullen werken. Daarbij zullen we inderdaad de focus leggen op wat die leerlingen zelf kunnen, op hun zelfredzaamheid. Ik geloof ook in het heil van de voor- en naschoolse opvang in het buitengewoon onderwijs. Er zal meer zulke opvang worden gecreëerd, zodat de ouders bijvoorbeeld meer in staat zullen kunnen zijn om hun kind op een ander tijdstip op te halen. Op die manier kunnen die busritten worden vermeden.

Ik wil nog even ingaan op die vrije schoolkeuze, collega Keulen. De huidige regelgeving is dat kinderen uiteraard wel een keuze hebben, maar dat die afhankelijk is van het type. Maar het recht op vervoer geldt enkel bij de dichtstbijzijnde school van dat type. Het is dus niet zo dat je van een bepaald type een school kunt kiezen die heel ver weg is, als er ook dichterbij een school is. Daar proberen we die vrije keuze al een beetje haalbaar te houden.

Minister, ik dank u voor uw antwoorden en wens u alle succes toe in de uitrol van de conceptnota.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik ben blij dat de minister niet zei dat ik de waarheid of wijsheid in pacht heb, want dat is natuurlijk zeker niet zo. We moeten daar samen aan werken.

Minister, ik wil u nog kort verklaren waarom ik wat ongeduldig ben. Deze conceptnota dateert van deze zomer, maar de vorige conceptnota dateert van 2015. De recepten die in de nieuwe conceptnota staan, verschillen niet fundamenteel van de recepten die in de conceptnota van 2015 stonden. Ik hoop dus inderdaad dat u snel gaat en dat we niet in 2027 een derde conceptnota moeten goedkeuren. Daarvan komt mijn ongeduld en ik hoop dat u dat begrijpt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stortplaats van De Vlaamse Waterweg in Kruibeke
– 3717 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het lozen van giftig afval in de Schelde in Kruibeke door De Vlaamse Waterweg
– 3785 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opvolging van het slibstort in Kruibeke
– 3817 (2021-2022)**

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, op de grens van Kruibeke met Zwijndrecht liggen grote putten die eigendom zijn van Argex. Ze worden uitgebaat door het overheidsbedrijf De Vlaamse Waterweg. Nu blijkt uit de reportage van Pano dat het water dat uit de putten komt, vervuild is met uranium – vijf keer meer dan de milieuvergunning toelaat – en beryllium en kobalt – elf keer meer dan de milieuvergunning toelaat.

De Vlaamse Waterweg gebruikt de putten om afgevoerd slib in op te bergen. Ondanks de controverse beweert De Vlaamse Waterweg dat het zich aan de opgelegde voorschriften houdt. Zij stellen dat de exploitatie van de site, zowel wat de berging van aangevoerde specie als wat de lozing van afvalwater betreft, conform de vergunningsvoorwaarden is. Een rapport van de Vlaamse omgevingsinspectie van maart dit jaar heeft het echter over onverantwoorde nonchalance en moedwillig wederrechtelijk handelen, dus bewust de wet overtreden.

De Vlaamse Waterweg verschuilt zich echter achter de zogenaamde historische vervuiling, waardoor bepaalde stoffen zoals uranium zich in de grond zouden bevinden. Volgens De Vlaamse Waterweg wordt aangevoerd slib altijd aan een grondige controle onderworpen.

Minister, recent besliste u om het stort tijdelijk te laten stilleggen, omdat u van mening bent dat een en ander niet verloopt zoals het hoort. Er werden ook experts aangesteld om de exacte oorzaak van het probleem te onderzoeken.

U was naar eigen zeggen niet op de hoogte van het proces-verbaal van de omgevingsinspectie hierover, ondanks het feit dat De Vlaamse Waterweg onder uw bevoegdheid valt, en dit terwijl de burgemeester van Kruibeke wel degelijk wist van het bestaan van een proces-verbaal. Hoe verklaart u dit, minister?

Wijst dit niet op een gebrek aan degelijke communicatie tussen u, minister, en de diensten van De Vlaamse Waterweg?

De vaststellingen van de Vlaamse omgevingsinspectie omtrent nonchalance en moedwillig wederrechtelijk handelen zijn zeer zwaar. Hoe verklaart u dat een Vlaams overheidsbedrijf op een dergelijke wijze met de milieuwetgeving omgaat?

Gezien het belang van de volksgezondheid werd er een verder onderzoek gedaan en worden experts aangesteld. We weten ondertussen dat zij hun onderzoek hebben afgerond, en dat de stortplaats onder voorwaarden opnieuw geopend mag worden. De vraag is wel welke experts er werden aangesteld.

Wat is de reactie van eigenaar Argex?

Minister, hoe wilt u vermijden dat een dergelijke werkwijze door De Vlaamse Waterweg zich nog zal voordoen?

Waar werd het afgevoerd slib opgeslagen en gestort? Welke veiligheidsmaatregelen werden daarbij genomen? Garandeert u dat de milieuwetgeving hierbij gevolgd werd?

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Mijn vraag gaat over hetzelfde onderwerp, het afvalwater van een stort in Kruibeke, waar De Vlaamse Waterweg afvalwater met uranium, kobalt, nikkel en beryllium loosde. Collega Verheyden verwees er al naar.

Die stortplaats bevindt zich in de kleigroeve van Argex. Dat bedrijf sloot met De Vlaamse Waterweg een overeenkomst af om de oude put op te vullen met slib afkomstig van baggerwerken. De omgevingsinspectie heeft bij metingen in oktober 2021 onregelmatigheden vastgesteld in het afvalwater van deze stortplaats.

Het parket Oost-Vlaanderen startte in maart een onderzoek dat nog altijd loopt. Volgens De Vlaamse Waterweg zijn de verhoogde concentraties mogelijk een gevolg van "historische verontreiniging van de omgeving" of stoffen die er "van nature aanwezig" zijn. De Vlaamse Waterweg kwam naar eigen zeggen onmiddellijk tegemoet aan de gevraagde actiepunten van de inspectie.

Collega's, het is goed om te zeggen dat er bij mijn weten op vandaag geen gevaar voor de volksgezondheid is, al kan de minister mij altijd tegenspreken. Hoewel de normen overschreden werden, is er enkel een risico bij grote hoeveelheden van deze stoffen of wanneer mensen de stoffen inademen. En dat laatste gebeurt niet bij afvalwater. Volgens experts schuilt het gevaar vooral in de cocktail van al deze stoffen, waarmee ik natuurlijk het risico niet wil minimaliseren.

De Vlaamse Waterweg liet na de Panoreportage in een persmededeling weten dat ze "voor deze site beschikt over een rechtsgeldige omgevingsvergunning voor de exploitatie van een stortplaats voor baggerspecie en/of ruimingsspecie, verontreinigde bodem, grondreinigingsresidu's en niet-gevaarlijke asbesthoudende baggerspecie en bodem, waarvan het lozen van bedrijfsafvalwater in de Schelde deel uitmaakt". De exploitatie van de site is volgens De Vlaamse Waterweg conform de vergunningsvoorwaarden. Maar het roept toch enkele vragen op, minister.

Werd u door de omgevingsinspectie op de hoogte gebracht van de onregelmatigheden die vastgesteld werden in het afvalwater van deze stortplaats in oktober 2021? Indien ja, welke stappen ondernam u? Indien neen, hoe verklaart u dat u daarvan niet op de hoogte werd gesteld als bevoegd minister?

Ten tweede is gebleken dat De Vlaamse Waterweg – de uitbater van dat stort – niet alleen loost, maar dat er minstens 23.000 ton slib op het stort terecht kwam vanuit een West-Vlaams bedrijf dat afvalstoffen verwerkt, zonder dat het stort daarvoor over een vergunning beschikte. Hoe zult u optreden tegen De Vlaamse Waterweg, die de beslissingen van de Vlaamse overheid, als vergunningsverlener, negeerde? Was u op de hoogte van de opbrengsten die De Vlaamse Waterweg daaruit haalde? Hoe reageert u daarop?

Plant u overleg met de minister van Omgeving om ervoor te zorgen dat dergelijke vaststellingen, zoals in Kruibeke, vlugger gemeld worden door de Omgevingsinspectie aan de toezichthoudende overheid, zodat onmiddellijk kan worden opgetreden om verdere vervuiling te voorkomen?

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): De Panoreportage heeft blijkbaar veel vragen gegenereerd, want ook in de commissie Leefmilieu is er al over gediscussieerd. De situatie is al geschetst: Pano ontdekte dat een overheidsbedrijf, De Vlaamse Waterweg, giftig afval, waaronder uranium en kobalt, in de Schelde loosde. In het afvalwater van het stort in Kruibeke zit vijf keer meer uranium en elf keer meer kobalt dan wettelijk is toegelaten. Ook nikkel en beryllium overschrijden de norm. Het afvalwater belandde rechtstreeks of via een gracht in de Schelde, en er is inderdaad ook een proces-verbaal opgemaakt dat bij het parket beland is.

De Vlaamse Waterweg stelt dat ze aan alle opmerkingen uit het pv gevolg heeft gegeven. Ze geeft aan dat de vervuiling het gevolg is van historische vervuiling en spreekt over een verschil van interpretatie van de wetgeving van henzelf ten opzichte van het departement Omgeving. Al in 2016 heeft het Rekenhof heel wat knelpunten met de uitbating van dit slibstort vastgesteld. Het is dezelfde kleiput waar nu de milieuovertredingen vastgesteld werden.

Minister Peeters, De Vlaamse Waterweg staat onder uw hoede, maar u was naar eigen zeggen niet op de hoogte van het pv van de Omgevingsinspectie. U liet blijken dat dit niet is zoals het hoort, dat u met De Vlaamse Waterweg hebt afgesproken dat zoiets in de toekomst niet meer kan en u besliste het stort tijdelijk stil te leggen tot er een advies is van externe experts die zullen moeten bekijken of er al dan niet een gevaar is voor de volksgezondheid.

In de PFOS-commissie is gebleken dat informatie-uitwisseling tussen verschillende overheden onderling, maar ook tussen overheidsbedrijven en het politieke niveau, niet goed verloopt. Dit hier is daar opnieuw een voorbeeld van.

Minister, wat is uw reactie op de Panoreportage?

Hoe komt het dat u als minister van Openbare Werken niet op de hoogte was een proces-verbaal ten aanzien van De Vlaamse Waterweg? Wist u dat deze zaak aanhangig was gemaakt bij het parket van Oost-Vlaanderen? Is het normaal dat bij dergelijke zwaarwichtige feiten De Vlaamse Waterweg u hiervan niet op de hoogte stelt? Vindt u het normaal dat er eerst een Panoreportage moet zijn vooraleer een stort stilgelegd moet worden?

U hebt de werken laten stilleggen. Op basis van welke feiten hebt u die werken laten stilleggen? Intussen is er ook al een persbericht verschenen dat de werken opnieuw konden worden opgestart. Onder welke voorwaarden zijn die opnieuw opgestart? En wat zijn nu de vervolgstappen?

Op welke wijze volgt De Vlaamse Waterweg de uitbating van een slibstort op? En dan heel specifiek over dit slibstort: werden er naar aanleiding van de opmerkingen van het Rekenhof in 2016 extra maatregelen genomen om de uitbating van dit slibstort specifiek intensiever op te volgen?

Op welke wijze hebben u en De Vlaamse Waterweg de omwonenden geïnformeerd over deze problematiek? Welke verdere stappen zult u hierrond nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de vragen. Ik denk dat we allemaal die Panoreportage gezien hebben over de casus van de voormalige kleigroeve in Kruibeke. Het is een stortplaats die eigendom is van nv Sterhoek, voorheen de nv Argex. Die site wordt deels – dat moet ik wel benadrukken – door De Vlaamse Waterweg uitgebaat als een vergunde stortplaats voor niet-gevaarlijke afvalstoffen, in casus bagger- en ruimingsspecie.

De Vlaamse Waterweg stort daar dus bodem- en baggerspecie, en die specie moet uiteraard aan een aantal criteria voldoen, conform de vergunning die men heeft om daar te storten. Daar worden natuurlijk ook systematisch controles en testen op uitgevoerd, en dat gebeurt door een onafhankelijke milieucoördinator, een specialist in de materie als dusdanig.

In de Panoreportage zelf kwam aan bod dat er op 31 maart 2022 een pv werd opgemaakt lastens De Vlaamse Waterweg, en dat dat ook werd overgemaakt aan het parket van Oost-Vlaanderen. Ik was daar helemaal niet van op de hoogte. Toen ik naar die Panoreportage keek viel ik zelf van mijn stoel. Ik wist daar niets van. Achteraf bleek dat de leden van de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg ook niet op de hoogte waren.

We hebben dan wel onmiddellijk geschakeld, en daags nadien, op 1 september, heb ik het management van De Vlaamse Waterweg naar het kabinet laten komen om hun standpunt over de feiten te kennen. Men kan dat misschien op een verschillende manier interpreteren, de ene versus de andere, of zeg maar het standpunt van Inspectie en Handhaving versus het standpunt van De Vlaamse Waterweg.

Maar alleszins, als we horen dat daar overschrijdingen zijn van de lozingsnormen, en dat het gaat over uranium, kobalt, beryllium en ook nikkel – voor dat laatste hadden ze dan wel een vergunning –, dan willen we er koste wat het kost voor zorgen dat de volksgezondheid van alle omwonenden niet in het gedrang komt. Daarom heb ik onmiddellijk, op 1 september, gezegd dat ik wil dat alle stortwerken op deze site gestaakt worden tot er meer duidelijkheid is omtrent enerzijds de volksgezondheid en anderzijds het veilig verder kunnen storten op die locatie. De volksgezondheid moet te allen tijde primeren, ongeacht of er nu sprake is van historische vervuiling of niet. We moeten mensen die in de omgeving wonen, kunnen geruststellen dat er niets aan de hand is op het vlak van hun gezondheid. Dat is wat hier primeerde.

Nadien is ook bij hoogdringendheid een nieuwe raad van bestuur bijeengeroepen binnen De Vlaamse Waterweg, waar alle leden van De Vlaamse Waterweg in kennis werden gesteld van wat aan het licht kwam in de reportage en in de volgende persmededelingen. Dat was de maandag nadien, denk ik.

We hebben uit voorzorg de werken stopgezet, maar tegelijkertijd hebben we dan ook natuurlijk advies ingewonnen van derden. Ik ben zelf geen wetenschapper; het is niet aan mij om te oordelen of de milieuvergunning hier al dan niet werd gerespecteerd, of dat er al dan niet overschrijdingen zijn van welbepaalde chemische stoffen in de afwateringslozingen die gebeuren. Er is sowieso die waterzuiveringsinstallatie. Maar het is niet aan mij om te oordelen of de volksgezondheid in gevaar is, en of er welbepaalde onaanvaardbare overschrijdingen zijn.

Daarom hebben we dan gevraagd om een wetenschappelijk advies van externe experts in te winnen. Het waren uiteindelijk de professoren Ronny Blust en Patrick Meire, beide hoogleraar aan de Universiteit Antwerpen, die een en ander onderzocht hebben. Ze hebben hun advies uitgebracht omtrent de impact van de lozing op het vlak van volksgezondheid en het ecosysteem van de Schelde.

Beide professoren komen tot de conclusie dat de impact van de lozing op vlak van zowel de volksgezondheid als het ecosysteem zeer beperkt tot nihil is. De expertenanalyse wees dus uit dat het lozingswater, waar uranium en kobalt in zat, geen gevaar inhoudt, noch voor de mens, noch voor het leefmilieu.

Op basis van deze bevindingen hebben we dan een overleg gehad met de afdeling Handhaving, maar natuurlijk ook met de mensen van de Vlaamse

Milieumaatschappij (VMM), om te bekijken hoe we dan verder met dat verslag van die experts kunnen omgaan. Dat overleg heeft plaatsgevonden op 26 september.

Beide administraties hebben nadien duidelijk de boodschap meegegeven dat zij geen bezwaar hadden om de werken herop te starten. We weten natuurlijk dat er wel degelijk dat pv is opgesteld, en daaromtrent is De Vlaamse Waterweg op dit moment bezig met het aanvragen van een gewijzigde vergunning, opdat men dan ook volledig in regel is met hetgeen ze lozen via die afwateringsprocedure. De procedure van de milieuvergunning is nog lopende, maar desalniettemin hadden de afdeling Handhaving en de VMM geen probleem met het terug opstarten van de werken. De VMM had voor alle duidelijkheid voorafgaandelijk, bij de opmaak van het pv, geen bevel tot staking gegeven. Ze hadden het pv wel overgemaakt aan het parket. Hoe dat verder verloopt, dat zal de toekomst uitwijzen. Er zijn wel een aantal concrete verdere afspraken gemaakt die specifiek te maken hebben met de kwaliteit van het lozingswater, dat ook continu gemonitord moet worden. Kortom, men heeft zich daarmee akkoord verklaard. Vandaar dat er op 5 oktober werd meegegeven dat de stortactiviteit daar opnieuw kan gaan plaatsvinden.

Alleszins zal het management van De Vlaamse Waterweg de kwaliteit van het lozingswater blijven monitoren, en ook continu blijven rapporteren aan alle betrokken instanties. Maar de volksgezondheid zou, zoals men mij verzekerd heeft, absoluut niet in gevaar zijn.

Mochten de parlementsleden geïnteresseerd zijn, dan willen we dat verslag van de professoren ter beschikking stellen van de commissie.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Bedankt voor uw antwoord. Onze fractie is zeker geïnteresseerd in dat verslag van de professoren, temeer omdat ik een van de mensen ben die langs de mooie Schelde woont. En Kruibeke ligt eigenlijk niet ver van de gemeente waar ik woon, dus het water wordt daar geloosd en dat grenst ook aan onze gemeente. Het interesseert me dus wel degelijk.

Ik heb hier in de commissie al vaker vragen gesteld over het reilen en zeilen binnen De Vlaamse Waterweg, en ik kan mij toch niet echt van de indruk ontdoen dat daar een serieus gebrek is inzake communicatie tussen de verschillende niveaus, ook naar u toe. Ik heb hier ook een aantal zaken aangekaart waar u eveneens niet altijd van op de hoogte was. Ik stel me daar vragen bij, want u bent de voogdijminister. Ik hoor nu ook dat zelfs de raad van bestuur niet op de hoogte was van het hele rapport. Ik denk toch dat we ons daar serieuze vragen bij mogen stellen, en dat u er dringend op moet hameren dat die communicatie een pak beter moet. Men moet bekijken wie ervoor verantwoordelijk is dat dergelijke zaken niet door gecommuniceerd worden.

Het advies van de experts zegt inderdaad dat er geen gevaar voor de volksgezondheid is. Maar dat neemt niet weg dat er inderdaad wel schadelijke stoffen geloosd worden in de Schelde, ondanks de beperkte invloed op mens en dier en het leefmilieu. Blijkbaar moet De Vlaamse Waterweg nu de opvolging van de kwaliteit van het lozingswater verzekeren. Wordt dat ondertussen gedaan?

Ten tweede, aan wie wordt er gerapporteerd? Is de raad van bestuur nu wel op de hoogte van wat daar gebeurt? Bent u op de hoogte?

Er zijn ook andere sites waar geloosd wordt. Bent u op de hoogte van wat daar gebeurt?

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Bedankt voor uw antwoord. Wanneer dergelijke schadelijke stoffen worden geloosd zouden natuurlijk de alarmbellen moeten afgaan. Als je dan eens kijkt naar de tijdlijn, dan is die wel zeer opvallend. We waren oktober 2021 toen het pv kwam. Dat is eigenlijk midden in de parlementaire werkzaamheden van de PFOS-commissie. Ik zou er dan van uitgaan dat iedereen die op zijn minst ergens een link heeft richting Vlaanderen en richting het Vlaams Parlement, daar toch wel iets van heeft gehoord, en er toch van zou mogen uitgaan dat die communicatie daarover van zeer groot belang is.

We hebben in die PFOS-commissie ook vastgesteld dat er tussen administraties onnodige tussenschotten zijn, maar dat er ook binnen administraties informatiedoorstroming nodig is, en er vooral een zeer vlotte informatiedoorstroming nodig is, zeker wanneer het kan gaan over volksgezondheid.

Er is nu een rapport van die experts dat stelt dat er geen gevaar is. Ik ben ook zeker geïnteresseerd om dat rapport in te kijken, maar ik vermoed dat die informatie nog niet bekend was op het moment dat het pv werd opgesteld. Het feit dat daar een risico kon zijn voor de volksgezondheid, had alle alarmbellen moeten laten afgaan.

Minister, als ik hoor dat u niet op de hoogte was, en als ik hoor dat de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg niet op de hoogte was, welke afspraak hebt u dan gemaakt met het management van De Vlaamse Waterweg om dergelijke gebrekkige informatiedoorstroming in de toekomst te vermijden?

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Bedankt voor uw antwoord. Ik heb wel heel wat vragen gesteld waar ik geen antwoord op gehoord heb. Gelukkig hebben de collega's daarnet al in de tweede ronde dezelfde vraag gesteld: welke afspraken hebt u nu precies gemaakt om de communicatie vlotter te laten verlopen, ook met de bewoners? Want ik hoor dat de focus hier vooral ligt op het politieke niveau, tussen de raad van bestuur en De Vlaamse Waterweg. Maar in de reportage was het ook heel duidelijk dat de bewoners nergens van op de hoogte waren. Welke afspraken zijn er gemaakt om ook naar de bewoners te communiceren? Dat was trouwens ook een heel belangrijke conclusie uit de PFOS-commissie: die transparantie. Welke afspraken zijn daarover gemaakt?

Ten tweede zegt u nu dat er een reguleringsprocedure komt. Maar hoe kunt u verklaren dat er voor die drie stoffen kobalt, uranium en beryllium geen norm is opgelegd in de vergunning? Minister Demir heeft hier verklaard in het parlement dat er een MER-procedure (milieueffectrapport) is geweest. Alles is dus verlopen zoals het moet. Maar als er geen vraag is van diegene die de vergunning aanvraagt om een norm voor die producten en die stoffen op te leggen, dan wordt dat ook niet onderzocht. Hoe kunt u verklaren dat De Vlaamse Waterweg bij de aanvraag voor die vergunning die stoffen eigenlijk gewoon niet in beschouwing heeft genomen?

Ten derde hebben de experts ook geconcludeerd, op basis van de meetgegevens van de VMM, dat er in de Schelde, in de buurt van dat lozingspunt, een overschrijding is van de oppervlaktewaternorm van kobalt met 7,4 keer en van uranium met 1,73 keer. Met andere woorden, voor die stoffen waarvoor het stort in overtreding is, zijn er in het Scheldewater sowieso overtredingen van de oppervlaktewaternorm. Dat betekent eigenlijk dat we voor een algemene reductie van die stoffen moeten gaan. Welke inspanningen zult u leveren om daaraan mee te werken? Dat is een verantwoordelijkheid van minister Demir, maar het Schelde-oppervlaktewater is echt zwaar vervuild met die stoffen. Welke inspanningen zult u vanuit uw bevoegdheden nemen om er ook voor te zorgen dat we aan een reductie werken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen, collega's. Misschien ben ik te weinig blijven stilstaan bij de verdere aanpak. Zoals ik al gezegd heb, viel Pano op 31 augustus. De dag nadien heb ik het management van De Vlaamse Waterweg bij mij geroepen en duidelijk de boodschap meegegeven dat het onaanvaardbaar is dat wij geen kennis hebben van het bestaan van het proces-verbaal dat dateert van maart, zeker met het hele verhaal van PFOS indachtig en de commissie die een aantal aanbevelingen heeft gegeven. Kortom, ik vond dat absoluut onaanvaardbaar. Wij hebben zeker aan De Vlaamse Waterweg meegegeven om onmiddellijk de raad van bestuur te informeren en contact op te nemen met de burgemeester van Kruibeke om te kijken wat daar de kennis van zaken is en die zodoende naar de bewoners te communiceren. We hebben ook heel duidelijk de boodschap gegeven dat als er in de toekomst nog een soortgelijk voorval is waarbij er een proces-verbaal is opgemaakt en er potentieel een lozing van stoffen is die mogelijk een impact kan hebben op de volksgezondheid, dat men ons daarvan uiteraard onmiddellijk in kennis moet stellen, en niet alleen het kabinet maar zeker ook de raad van bestuur. Dat spreekt voor zich, maar klaarblijkelijk moeten we soms iedereen nog eens met de neus op de feiten drukken.

Ik heb alleszins heel duidelijk de boodschap meegegeven dat dit niet voor herhaling vatbaar is. Wij hebben toen ook onmiddellijk de werken doen stilleggen, zodat we 100 procent zekerheid hadden dat er geen gevaar was voor de volksgezondheid.

U vraagt: wat met de regularisatievergunning? Dat is enerzijds aan de handhavingsinspectie en anderzijds aan de VMM. De handhavingsinspectie heeft een proces-verbaal opgemaakt in maart van dit jaar, maar heeft bij de opmaak daarvan geen opdracht gegeven om de werken te staken. De Vlaamse Waterweg is nadien telkens met de VMM en de inspectie in onderhandeling geweest. Er is misschien wel een verschil van interpretatie van wat kan en wat niet kan en of er een normoverschrijding is of niet. Het klopt wel dat men geen vergunning had voor het lozen van onder andere uranium en kobalt. Daaromtrent hebben wij gezegd dat het niet meer dan logisch is dat men zich dan onmiddellijk in de regel stelt. Binnen het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (VLAREM) heeft men een jaar de mogelijkheid om zich in regel te stellen. We hebben alleszins aan De Vlaamse Waterweg opdracht gegeven om onmiddellijk het nodige te doen en een aangepaste vergunning aan te vragen. Ik neem aan dat dat gebeurt. Dat gebeurt ook zo op andere locaties. Sommigen verwijzen hiernaar. Er zijn meerdere stortplaatsen. Dat klopt ook. Maar zolang dat allemaal binnen de vergunning is en binnen de MER-procedure die daaraan voorafgaat, is er als dusdanig geen probleem. Hier moet de vergunning aangepast worden en dat zal men ook moeten doorlopen.

Kortom, de boodschap is heel duidelijk: als er zich dergelijke zaken voordoen, moet men onmiddellijk communiceren naar eenieder, naar de omwonenden, naar de raad van bestuur en uiteraard ook naar het kabinet. Hopelijk moeten wij er niet meer via Pano kennis van krijgen dat zich dergelijke feiten voordoen. We blijven het allemaal opvolgen en monitoren. Ik hoop dat men zo snel mogelijk een gewijzigde vergunning krijgt, zodat men met alles in regel is.

De verslagen van de professoren zal ik laten bezorgen. Als die onomwonden zeggen dat er geen gevaar is voor de volksgezondheid noch voor de hele leefomgeving en het hele ecologische systeem, wie ben ik dan om dat tegen te spreken. Dan hebben wij, zeker indachtig dat de inspectie zelf het niet nodig vond om de werken stil te leggen, de opdracht gegeven om de werken opnieuw te laten hervatten. Het gaat vooral over het afvoerwater. We weten dat daar sowieso nog historische vervuiling aanwezig kan zijn. Het is een voormalige stortplaats en kleiput. Wat

exact de oorzaak is van welke overschrijdingen, zal het verdere onderzoek nog uitwijzen.

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Minister, ik denk dat u goed hebt geantwoord. Voor onze Vlaamse instanties of de instanties die werken in opdracht van Vlaanderen, moeten die vergunningen in de eerste plaats in orde zijn. Wanneer de inspectie dan vaststelt dat er toch opmerkingen zijn, moet men zich zo snel mogelijk in regel stellen. Vooral wanneer er calamiteiten of onvoorziene omstandigheden zijn, moet de informatiedoorstroming zo snel mogelijk gebeuren, zowel intern, rechtstreeks tot aan de minister zelfs, als extern richting buurtbewoners. Ik denk dat u daar zeker de komende periode verder over moet waken.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, het klopt dat een Vlaamse overheidsinstelling het goede voorbeeld moet geven. In die zin is het zeer belangrijk dat alles in orde is. De Panoreportage heeft blootgelegd dat dat niet zo was. Het is goed dat er onmiddellijk gehandeld is maar het is heel belangrijk om erop te blijven hameren dat de Vlaamse overheid haar voorbeeldfunctie moet spelen. Bij de vaststelling dat het Scheldewater echt vervuild is, ook met die stoffen die nu blijvend worden uitgestoten, ook al zorgen die niet voor extra risico, denk ik toch dat we voorzichtig moeten zijn en ervoor moeten zorgen dat we maximaal streven naar het voorkomen van bijkomende vervuiling, want elke druppeltje, hoe klein het ook is, zorgt ervoor dat we een extra last op het milieu teweegbrengen.

Minister, ik wil u oproepen om mee te werken om zoveel mogelijk die extra lozingen te vermijden, hoe klein die ook zijn.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het project 'Werken aan de Ring' rond Brussel en de eventuele invoering van een slimme kilometerheffing – 3825 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Inez De Coninck aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorstel voor een eventuele koppeling van een kilometerheffing in Brussel aan de verbreding van de Brusselse ring – 3850 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de werken aan de Brusselse ring – 3917 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, op 14 september riep u in een interview in BRUZZ, het blad dat in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest verschijnt, samen met de Brusselse minister van Financiën en Begroting Sven Gatz, op om de patstelling over enkele heel belangrijke mobiliteitsdossiers voor Brussel en de Vlaamse Rand rond Brussel te doorbreken. Het gaat daarbij concreet over de modernisering van de Brusselse ring en de geplande invoering van een kilometerheffing voor personenwagens in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Dit zijn twee dossiers waarover de standpunten in Vlaanderen, maar ook in Brussel niet volledig gelijklopen. Dan druk ik mij natuurlijk eufemistisch uit.

Nochtans zijn er veel raakvlakken. Zowel Vlaanderen als Brussel streven naar een ambitieuze modal shift, naar het weren van doorgaand verkeer uit woonwijken, naar een grotere verkeersveiligheid en een scheiding tussen plaatselijk en doorgaand verkeer. Over de principes zijn er geen grote meningsverschillen, die komen wel aan de oppervlakte als het gaat over de concrete uitvoering.

Minister, in het interview wordt er dan ook voor gepleit om tot een brede overeenstemming te komen tussen het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over de ring, maar ook over de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens. Het overleg over deze dossiers is al lopende, met daarbij de bevoegde ministers voor de portefeuille Mobiliteit en de beide minister-presidenten.

Minister, naar aanleiding van dat interview en de inhoud ervan heb ik drie reeksen vragen.

Kunt u de stand van zaken geven over het overleg met de Brusselse Hoofdstedelijke Regering inzake SmartMove? Zijn er in dit dossier de laatste maanden nieuwe stappen gezet?

Wat is de stand van zaken van het overleg met de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de betrokken lokale besturen over de werken aan de ring? Wat is de impact van deze besprekingen op de timing van het project?

Welke mogelijkheden ziet u voor een globale overeenkomst met de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over de belangrijke mobiliteitsdossiers voor Brussel en de Vlaamse Rand? In hoeverre ziet u de eventuele invoering van een gebiedsdekkende kilometerheffing voor personenwagens als een noodzakelijke voorwaarde hiervoor?

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Minister, ik heb een vraag naar aanleiding van hetzelfde artikel waar collega Keulen naar verwees, een artikel van 14 september in BRUZZ, een interview van u samen met uw Brusselse collega-minister van Financiën Sven Gatz.

Wat mij verontrustte in dat artikel is dat u ervoor pleit om de kilometerheffing te koppelen aan de verbreding van de ring. Dit is mogelijk een antwoord van u omdat een bepaalde Brusselse fractie zich blijft verzetten tegen het project van de ring rond Brussel.

Het is belangrijk dat de werken aan de ring zo weinig mogelijk vertraging oplopen. Collega Keulen haalde ook het project van werken aan de ring al aan. Dat is een goed project. Dat is niet alleen belangrijk voor de mobiliteit in Brussel en in de Rand, maar ook voor de leefbaarheid in die buurt. Er wordt ook ingezet op vergroening, ontharding, enzovoort. Die werken zijn dus enorm belangrijk zowel voor Vlaanderen als voor Brussel. Een koppeling aan het moeilijke en technische dossier van de kilometerheffing lijkt ons dan ook niet wenselijk.

Minister, kunt u verduidelijken of de voorstellen zoals we die konden vernemen via de pers inzake de koppeling van beide dossiers – dus de kilometerheffing en het project van de ring rond Brussel – een persoonlijk standpunt zijn, dan wel een partijstandpunt of een standpunt gedragen door de voltallige Vlaamse Regering?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Die laatste vraag intrigeert mij, collega. Ik dacht dat de minister zeker namens de Vlaamse Regering gesproken had. Maar dat zullen we dan misschien kunnen afleiden uit het antwoord.

Collega's, het is toch belangrijk om te vermelden – het werd nog niet aangebracht – dat de minister op 29 juli gecommuniceerd heeft over een voorkeurscenario voor de ring. Dat was eigenlijk ook de aanleiding voor verdere discussies of gesprekken met de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Ik wil nog een aantal ambities van deze Vlaamse Regering in herinnering brengen. De modal shift in de Vlaamse Rand zou zelfs een 50/50 modal shift zijn, en met het Luchtbeleidsplan zou er een daling van het aantal voertuigkilometers van 58 miljard in 2015 naar 51 miljard in 2030 komen. Daarbij moeten we in ogenschouw nemen dat het aantal voertuigkilometers in 2019 steeg in plaats van te dalen. We hebben daar dus nog een zeer lange weg af te leggen. Ik denk dat een slimme kilometerheffing dan inderdaad kan helpen om beide doelstellingen te bereiken. Het blijkt ook uit berekeningen van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) dat dit een van de klimaatmaatregelen is met de grootste impact op het vlak van mobiliteit.

De Vlaamse Regering heeft al heel wat werk geleverd rond de slimme kilometerheffing. Er is ook een nieuwe studie besteld door minister Diependaele. De minister heeft mij op een schriftelijke vraag geantwoord dat hij de resultaten daarvan pas in de eerste helft van 2024 verwacht. Dat is zo'n beetje het scenario van de vorige legislatuur. De Vlaamse Regering bestelt studies, vlak voor de verkiezingen krijgen we dan het resultaat, en dan is het al te laat om er nog iets mee te doen, vrees ik.

Maar u, als minister van Mobiliteit, lijkt echt overtuigd van de noodzaak om voor 2030 een slimme kilometerheffing in te voeren. U hebt alleszins al heel vaak publiek die stelling ingenomen. Wat daar wel een beetje vreemd aan is, is dat die overtuiging niet wordt meegenomen bij de planning van grote infrastructuurwerken. Als we nu studies gaan doen rond de planning van grote infrastructuurwerken, dan zegt u eigenlijk dat het niet aangewezen is om al rekening te houden met rekeningrijden bij de planning van wegenwerken. Dat is een beetje vreemd. Als u overtuigd bent dat het er moet komen en u gaat toch de weginfrastructuur aanleggen alsof het er niet komt, bent u dan eigenlijk wel logisch bezig? Ik vind dat we die vraag hier toch minstens moeten durven te stellen.

Ik wil er nog eens op wijzen dat u op mijn schriftelijke vraag hebt aangegeven dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van de werken aan de R0 berekend werd op een 'business as usual-scenario' en dus helemaal geen rekening houdt met de doelstellingen van de Vlaamse Regering om minder voertuigkilometers te hebben en om een slimme kilometerheffing in te voeren.

Uit de analyse van VUB-planoloog Kobe Boussauw naar de MKBA en het milieu-effectrapport (MER) van 'Werken aan de Ring', blijkt dat er eigenlijk geen rekening is gehouden met het probleem van het geïnduceerd verkeer. Dat is het feit dat wanneer er extra capaciteit op een weg komt er na verloop van tijd ook sowieso extra verkeer op die weg komt, en je uiteindelijk dus toch weer in files belandt. Ook de covidpandemie heeft nog altijd een enorm effect op het verkeer. Dat blijkt onder andere uit een studie van de Technische Universiteit (TU) van Delft. Daar is tot dusver bij de plannen voor de ring ook geen rekening mee gehouden.

De Vlaamse Regering is deze zomer met een voorstel gekomen voor de verbreding van het aantal rijstroken tussen Machelen en Wemmel. Daar wordt dus eigenlijk een voorstel gedaan zonder kennis van de impact van een kilometerheffing, zonder rekening te houden met geïnduceerd verkeer, zonder rekening te houden met de impact van covid.

Ik denk dus dat het heel logisch is dat u nu zegt: laat ons eens overleggen, laat ons eens bekijken wat het betekent als we een slimme kilometerheffing invoeren, en of we dan samen kunnen oversteken.

Minister, kent u de impact van een vorm van slimme kilometerheffing op de verkeersvolumes en verkeersdoorstroming op de R0 voor elk van de alternatieven?

Kent u de impact van een vorm van slimme kilometerheffing op de kosten-batenanalyse voor elk van de oplossingsalternatieven?

Bent u van plan om daar nog studies rond te doen? Het antwoord op de vorige vragen is volgens mij immers negatief.

Bent u van plan om het effect van de geïnduceerde vraag alsnog te bestuderen?

Bent u van plan om het postcovid-effect op het autoverkeer alsnog mee te nemen?

Tot slot: welke stappen denkt u tijdens deze legislatuur nog te kunnen zetten inzake de invoering van een slimme kilometerheffing? U hebt daar al herhaaldelijk voor gepleit, maar minister Diependaele zegt nu dat de studie er pas begin 2024 zal zijn. Het lijkt er toch wel op dat men u binnen de meerderheid een beetje een pad in de korf heeft gezet door die studie bij minister Diependaele te leggen en dan voldoende lang te dralen, waardoor er deze legislatuur geen verdere stappen meer gezet kunnen worden. Hoe kijkt u daarnaar?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank, collega's, voor alle vragen. Om met het laatste te beginnen: ik kan zeggen dat er binnen de regering beslist werd conform de bevoegdheidsafbakening. Het feit dat de studie voor de kilometerheffing bij minister Diependaele zit, heeft te maken met het feit dat alles omtrent kilometerheffing tout court bij minister van Financiën Diependaele zit. Ik denk niet, mijnheer Bex, dat u daar meer moet achter zoeken.

Dit gezegd zijnde wil ik, met respect voor de indieners van de vragen, ingaan op alle vragen. Ik zal ze gebundeld beantwoorden en ik zal beginnen met het verhaal van SmartMove. Mevrouw Brouwers heeft daar op 9 juni 2022 een aantal vragen over gesteld. Ik moet u zeggen dat na 9 juni 2022 er weinig nieuws toe te voegen is aan het SmartMoveverhaal. Er is wel een uitzondering, er is namelijk op 13 juli 2022 een Overlegcomité geweest dat akte heeft genomen van het eindverslag van het interfederaal overleg en van de opmerkingen die daarbij geformuleerd werden door de Vlaamse en de Waalse Regering. Sedertdien zijn er geen nieuwe ontwikkelingen meer. Er is geen nieuw interfederaal of intergewestelijk overleg meer geweest over SmartMove, er werden evenmin aangepaste teksten uitgewisseld.

U vraagt of het aangepaste ontwerp effectief opnieuw voor advies zal worden voorgelegd aan onder meer de Gegevensbeschermingsautoriteit en de Raad van State. Nu, het is aan de Brusselse collega's, wanneer zij verder willen gaan met hun verhaal van SmartMove, om zich daarover te beraden. Het is niet aan mij om daar concrete details over te geven. Ik blijf alleszins bij het standpunt – dat is ook het standpunt van de Vlaamse Regering – dat we ons absoluut niet akkoord kunnen verklaren met het verhaal van SmartMove zoals het nu op tafel ligt. Dat ligt ook volledig in lijn met de resolutie van het Vlaams Parlement van 2 december 2020, waarbij we duidelijk gewezen hebben op de mogelijk negatieve impact van de invoering van SmartMove op alle Vlaamse pendelaars en op de congestie op de Vlaamse wegen. We blijven, kortom, allemaal op hetzelfde standpunt. En dat is ook het standpunt van het Waalse Gewest.

Het feit dat het interfederaal overleg geen verandering heeft gebracht, behoedt de collega's er op dit ogenblik van om verdere maatregelen te nemen. Sommige menen uit het artikel van BRUZZ te kunnen concluderen dat alles aan elkaar gekoppeld wordt. De journalistieke vrijheid van titels leidt ertoe dat men er dingen uit kan afleiden. Ik heb meerdere vragen daaromtrent gekregen, mevrouw De Coninck, in de combinatie die u hier maakt. Ik heb zeker niet gezegd dat het zou gaan om een toelating voor werken aan de ring, in ruil voor de invoering van SmartMove. Dat is absoluut niet het verbond dat we hebben gesloten, integendeel. We hebben wel altijd duidelijk de boodschap gegeven dat de geplande werken aan de Ring een absoluut noodzakelijke voorwaarde zijn om enerzijds zowel de modal shift te realiseren, maar anderzijds ook om te kunnen spreken over een kilometerheffing tout court.

Ik blijf herhalen dat er ooit wel een kilometerheffing zal komen. De kilometerheffing voor vrachtwagens heeft ook een lange weg afgelegd. We zijn daar finaal, met de drie gewesten, tot een consensus gekomen die ook is ingevoerd. Wil men toekomstgericht zorgen dat er een kentering komt in het rijgedrag, dan is een slimme, sturende, gebiedsdekkende kilometerheffing voor personenwagens een goed middel om een en ander te kunnen bereiken. Maar die moet gekoppeld zijn aan een taxshift – in die zin dat men geen belasting heft op het bezit van een wagen maar wel op het gebruik ervan – en aan een gamma aan keuzemogelijkheden voor de weggebruiker die zich op een duurzame wijze kan verplaatsen. Maar zover zijn we nog niet. In afwachting daarvan moeten we hard doorwerken aan de plannen die op til zijn, en waar de werkvennootschap mee bezig is.

Er zijn er hier binnen dit politieke forum die continu blijven vragen om te bestuderen en nog maar eens opnieuw te bestuderen, en opnieuw en opnieuw. Nu, we kunnen blijven studeren, maar finaal gaan we daar geen vooruitgang mee boeken. Die vooruitgang is absoluut noodzakelijk als we ervoor willen zorgen dat de ecologische verbindingen worden aangelegd, dat het sluipverkeer vermindert, dat er een vlottere doorstroming komt op de R0. Er zijn, kortom, heel wat argumenten om snel van start te gaan met de werken.

Wat is de stand van zaken van de werken aan de R0? In de studies die daaromtrent zijn gevoerd, is steeds rekening gehouden met de realisatie van een ambitieuze modal shift. Volgens sommigen is er niet voldoende gestudeerd, maar toch zijn aan de hand van tal van alternatieven en varianten – die allemaal zijn opgenomen in het verkeersmodel – alle mogelijke scenario's onderzocht. Het scenario dat nu op tafel ligt is hetgeen het beste uit dat verkeersmodel komt. Het doel is nog altijd om het aandeel van het autoverkeer te verminderen ten voordele van het openbaar of het collectief vervoer en het fietsvervoer. Het gaat, kortom, om het hele gamma aan duurzaam vervoer. Daarvoor wordt onder andere heel grondig geanalyseerd of in de plannen zoals ze op tafel liggen geen overdimensionering is.

Bij de doorrekening is er op verschillende manieren rekening gehouden met latent verkeer, met route-effecten, met modale verschuivingen en bestemmingskeuzes. Bovendien is het ook zo dat maatregelen bij andere modi – openbaar en collectief vervoer en de fiets – in rekening zijn gebracht. Dat vangt een deel van de groei van het verkeer op. Dat blijkt allemaal heel duidelijk uit de scopingnota. Sommigen blijven praten over geïnduceerd verkeer. Maar ook die elementen zijn grondig geanalyseerd en onderzocht. Het mogelijke aanzuigeffect omdat het verkeer vlotter gaat wanneer men voor een vlottere doorstroming op de R0 zorgt, is mee opgenomen in de analyse.

Ik herhaal nog eens: we kunnen blijven studeren en blijven hameren op dezelfde nagels, maar daarmee geraken we finaal geen stap verder. Ook de impact van covid is tot in detail in de verkeersanalyse opgenomen.

Dan wil ik het hebben over de overeenkomst met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de kilometerheffing en de verbreding van R0. Dat heb ik al voldoende gehoord, denk ik. Daar is zeker geen koppeling. We blijven van het standpunt om volop in te zetten op de 300 miljoen euro die we willen investeren in fietsverbindingen, op het hele scenario rond Brabantnet en het collectief vervoer dat we faciliteren. Dat zijn alleszins absoluut noodzakelijke elementen, naast de park-and-rides en de Hoppinpunten, om de pendelaar te allen tijde de keuze te geven van de manier waarop hij zich wil verplaatsen.

Het is duidelijk dat er deze legislatuur geen kilometerheffing zal komen. Dat hebben we ook altijd gezegd. Het regeerakkoord spreekt niet over een kilometerheffing. Dat neemt niet weg dat men wel de weg kan effenen. Daaromtrent is er in november 2021 de consensus gemaakt om dat verder te onderzoeken. Dat was een van de klimaatkleppers die we toen op tafel hebben gelegd. Dat de studie bij collega Diependaele zit, is geen enkel probleem. Die studie zal zijn verdere verloop kennen en is intussen gegund, ook bij MOW is de studie rond de sturende fiscaliteit gegund. We blijven voortwerken. Ik blijf erbij dat het een en-en-verhaal is.

Voor de volledigheid kan ik nog meegeven dat er volgende week een plenaire vergadering plaatsvindt met alle betrokken administraties. Nadien is er nog een adviesronde. We hopen dan snel richting een voorlopige vaststelling van het ruimtelijk uitvoeringsplan te gaan. In navolging daarvan komt er een breed openbaar onderzoek. Van de Werkvennootschap krijg ik alleszins het signaal dat zij geneigd zijn dit toe te lichten in de commissie. Als alles verloopt zoals het in de planning is opgenomen, is januari 2023, alleszins na de jaarwisseling, daarvoor een goede timing.

Ik hoop dat ik hiermee alle vragen heb beantwoord en dat we snel verder kunnen met de werken aan de ring.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik denk dat het gezond verstand of de verantwoordelijkheidszin ons gebieden om hier inderdaad mee verder te gaan. Dit zijn van die zaken die je ofwel samen wint ofwel samen verliest. Als de een denkt dat hij dat kan doen op de kap van de ander, dan dreigt dat dus voor de beide partijen op een verliesmatch uit te draaien. Wat de capaciteit van de ring betreft, denk ik dat het ook duidelijk is dat daar absoluut dingen moeten gebeuren rond doorstroming, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Terzelfdertijd denk ik dat een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing op het grondgebied van het Vlaamse Gewest ook in een volgende legislatuur zeker en vast geen taboe mag zijn. Gebruik belastingen in plaats van bezit lijkt me ook wat dat betreft inderdaad de logica der dingen.

Ik denk ook, minister, dat de moraal van het verhaal is dat niets doen in dezen altijd het slechtste is, dus ik zou zeggen: keep up the good work en probeer inderdaad met Brussel als partner in het belang van Vlaanderen en ook in het belang van Brussel hier een doorbraak te bewerkstelligen.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Dank u wel, minister, dank u voor uw uitvoerig antwoord. Mijn vraag was eigenlijk een klein deeltje van dit dossier maar ik dank u voor uw duidelijk standpunt daarin. Er is dus geen koppeling tussen die beide dossiers en ik denk dat dat inderdaad maar goed is. Ik denk dat het dossier 'Werken aan de ring' – collega Keulen zei het al – gewoon nodig is. Ik denk dat niets doen echt geen optie meer is.

Collega Bex, u hebt het over die modal shift. Maar de minister verwees ook al naar het feit dat net het project 'Werken aan de Ring' die modal shift mee gaat faciliteren. Het gaat niet alleen over een verbreding van die ring. Er zitten fietssnelwegen bij, investeringen in openbaar vervoer, park & rides, enzovoort. Ik denk dat het project al vele jaren van studie kent, de Werkvennootschap werkt, en de communicatie naar alle stakeholders enzovoort gebeurt ook heel goed.

Ik zou zeggen zoals collega Keulen zegt: Keep up the good work in dat dossier. Ik ben ook blij dat u het standpunt omtrent SmartMove, het standpunt van de Vlaamse Regering conform het voorstel van resolutie dat we hier ooit hebben goedgekeurd, herhaald hebt. Wat de kilometerheffing betreft, denk ik inderdaad dat we dat moeten los zien. Het is goed dat er een studie zal gebeuren. Maar laten we stap voor stap gaan, en als het er komt, dan het liefst in overleg met de drie gewesten. Anders heeft dat toch geen kans op slagen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik deel best wat standpunten met diegene die de collega's net hebben geuit. Collega Keulen, ik ben helemaal akkoord dat de twee gewesten samen moeten oversteken en daarbij rekening moeten houden met de gevoeligheden die langs de ene en langs de andere kant leven. Dat is net de oproep die wij doen. En ik had in het artikel van BRUZZ ook begrepen dat de minister die oproep samen met haar Brusselse collega Gatz deed.

Minister, ik wind mij een klein beetje op over een deel van uw antwoord omdat u zegt dat die maatschappelijke kosten-batenanalyse die geïnduceerde vraag afdoende bestudeerd heeft. Ik heb u daarover in juni 2021 een schriftelijke vraag gesteld. Ik heb gevraagd of u in detail, met verwijzing naar de betrokken pagina's en paragrafen, kon toelichten waar ik in de studies die gegevens kon terugvinden. U antwoordt mij daarop: "Het model houdt rekening met heel wat effecten rond geïnduceerde vraag. De resultaten uit literatuur (...) moeten steeds in een context geplaatst worden. (...) Een eenduidig antwoord kan hier nog niet worden op gegeven, maar vooralsnog lijkt het erop dat voor de R0 geen spectaculaire latente vraag zal ontstaan."

Kom mij dus niet vertellen dat dat grondig bestudeerd is en dat er aangetoond is dat er daar helemaal geen probleem is. Het is niet bestudeerd en u weet het niet. Tenzij u me hier nu kunt zeggen welke studies u tussen 10 juni 2021 en nu gedaan hebt om te beweren wat u hier nu komt beweren. En anders weet ik niet waarom ik hier schriftelijke vragen zit te stellen en u dingen zit te vragen. Het minste wat we kunnen doen is op basis van de feiten met elkaar praten en dat is in dezen niet het geval. Dat betreurt ik want dat ben ik van u niet gewend.

Wat het interview in BRUZZ betreft: ik heb het er nu nog eens bij genomen maar ik kan u zeggen dat de titel niet helemaal weergeeft wat er in het interview is gezegd. Maar laten we elkaar geen Liesbeth noemen. Op een bepaald moment vragen twee ministers een interview aan een magazine. Dat is met de bedoeling om een boodschap te brengen. Als er in dat artikel drie keer staat, en het gaat niet alleen over de titel, 'dat we moeten samenwerken, over die forse meningsverschillen heen stappen', en er zijn twee dossiers waar we elkaar kunnen ontmoeten, namelijk die verbreding en de slimme kilometerheffing, dat is dat waarschijnlijk door een of andere woordvoerder toch gepitcht en is dat zeker wel gezegd door de ministers die dat interview hebben gegeven. Zo niet volgt er een striemende rechtzetting maar die hebben we niet gezien.

Ik rond af, voorzitter. Ik deel de mening van de collega's dat de twee gewesten hier moeten samenwerken en het liefst ook nog met het Waalse Gewest. Er moet gekomen worden tot een slimme kilometerheffing die gebiedsdekkend is en die ook geen stijging van de lasten op de mensen moet betekenen. Maar werk daar dan

samen aan en steek inderdaad gelijk over. Dat hoeft heel wat vooruitgang in het dossier van 'Werken aan de ring' helemaal niet tegen te houden. De werken zijn bezig, er zijn heel veel goede initiatieven die lopen, maar die verbreding is een probleem. Er moet aangetoond worden wat daar aan extra verkeer zal van komen en hoe dat kan vermijden dat er in Brussel extra verkeer en hinder zal ontstaan.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Dank u, voorzitter. Ik had inderdaad nog een vraag gesteld voor het zomerreces, en ik had er eentje klaar maar die is door een administratieve vergissing uiteindelijk toen niet op tijd bij de secretaris geraakt. Maar jullie weten ook dat ik uiteraard ook veel interesse heb voor die hele kwestie. Ik had ook het artikel in BRUZZ gelezen en het is toch wel zo, collega Bex, dat het eigenlijk vooral minister Gatz is die bepaalde zaken rond die koppeling, zoals u dat dan noemt, gezegd heeft. Hij zegt dat er gesprekken bezig zijn om te kijken of het ene op het andere afgestemd kan worden, dat die gesprekken dan in juli werden gevoerd en dat de verbreding, zoals ze dat dan noemen, moeilijk ligt voor Groen. Verder zegt hij ook om eens parallel te kijken wat dat voor de kilometerheffing betekent. Maar dan zegt minister Peeters wel heel duidelijk dat die er zal komen maar dat dat later zal zijn, dat het een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing zal zijn enzovoort. Dat is het verhaal dat hier al regelmatig herhaald is. Op dit moment lijkt de afstemming mij inderdaad niet nodig. Er is voldoende gestudeerd.

Wij hebben gisteren nog met een aantal mensen van mijn partij in Vlaams-Brabant een gesprek gehad met iemand van De Werkvennootschap. Die zei dat er voldoende gestudeerd is en dat, of die kilometerheffing er nu bij komt of niet, dat het verschil niet zal maken. Ik denk dat het misschien goed is dat u op de administratie eens die dikke pakken echt gaat bekijken. Want dat gaat over zulke dossiers. Ik denk dat de minister duidelijk heeft aangetoond dat er voldoende gestudeerd is. Laten we nu alsjeblieft verder doen. Hoe lang zijn we nu al bezig met het dossier? Ik zit hier nu toch al mijn derde termijn in het parlement. Ze zagen mij de oren van het hoofd vanuit de rand rond Brussel.

Doe daar alsjeblieft iets mee, doe iets tegen het sluipverkeer, maar ook tegen die duizend ongevallen per jaar. De verkeersveiligheid is niet gegarandeerd als je op dit ogenblik op de ring rijdt. Ik vind dat we nu echt verder moeten doen. Ik hoop effectief dat, zodra het definitieve ontwerp op de regering geweest is en het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) en het openbaar onderzoek kan starten, we hierover in de commissie verder van gedachten kunnen wisselen, met de mensen, de specialisten ter zake van De Werkvennootschap. Maar laten we nu alsjeblieft vooruit gaan voor het algemeen belang. Ik heb geen verdere vragen, minister, het was een heel goed antwoord, dank u wel.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel, voorzitter. Minister, ik wil er toch nogmaals op hameren dat de Vlaamse Regering in het verleden altijd gezegd heeft dat ze tegen een kilometerheffing en die stadstol was. Het is goed dat u zegt dat u bij dat standpunt zult blijven. Houd u daar ook aan, ook in de toekomst, want wat u hier verklaart is dat men eventueel het pad naar een slimme kilometerheffing kan effenen. Dat is ergens toch wel, en ik hoor dat ook van andere partijen, de deur langzaam openzetten naar een slimme kilometerheffing en ik dacht dat het signaal van de Vlamingen bij de laatste verkiezingen duidelijk was dat men dat niet wil en dat men dat ook in de toekomst niet wil.

Wat SmartMove betreft, blijkt het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest geen definitieve teksten te hebben overgemaakt die een antwoord moesten bieden op de bezwaren van de afgeleverde adviezen. Vooral het advies, het is al gezegd, van de gegevensbeschermingsautoriteit was zeer scherp en beoordeelde die doelstelling van

SmartMove weliswaar als legitiem maar beoogde de uitvoering als disproportioneel. En onder de titel 'Next Steps' stelt het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest nu dat het wijselijk is dat de andere gefedereerde entiteiten zich positioneren over het SmartMove-project evenals over welke mogelijkheden of opportuniteiten er zijn om verder samen te werken. Ik lees ook: 'Indien een gefedereerde entiteit gekant is tegen het project, worden zij verzocht hun visiestrategie te communiceren.' U zegt wel dat u tegen het project blijft, maar heeft de Vlaamse Regering zich inmiddels al opnieuw gepositioneerd tegenover Brussel? Hebt u duidelijk gemaakt gekant te blijven tegen het project? Zo ja, hoe?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Vooreerst dank aan mijnheer Keulen, mevrouw De Coninck en mevrouw Brouwers voor de aanmoedigingen. Ik denk dat jullie allemaal op dezelfde golflengte zitten.

Het standpunt als dusdanig is nooit veranderd. Ik ben en blijf, net als iedereen in deze commissie, op eentje na misschien, tegen een stadstol, zoals die door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op tafel werd gelegd. Ik blijf dat herhalen. Persoonlijk blijf ik wel geloven in een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing op termijn, waarbij we sturend kunnen werken. Ik leg daarbij de nadruk op 'op termijn', dus zodra er voldoende randvoorwaarden zijn vervuld. Dat is vandaag niet het geval. Wij willen die randvoorwaarden invullen, en wij doen dat ook als Vlaamse overheid. Wij doen dat waar het kan, waar geen planproces nodig is. Daar nemen wij de vlucht vooruit en investeren we immens veel geld om de modal shift te faciliteren en om ervoor te zorgen dat er vooruitgang wordt geboekt inzake fiets, inzake openbaar vervoer. Maar voor een aantal facetten hebben we sowieso een planproces nodig, een ruimtelijk uitvoeringsplan. Daar hebben we ook heel hard op gewerkt.

Mevrouw Brouwers, u zegt terecht dat er al pakken studies zijn gedaan. Mijnheer Bex, u zegt dat u mij in 2021 een schriftelijke vraag hebt gesteld en dat ik dat en dat heb geantwoord en dat dat geen antwoord was op de vragen die u vandaag nog stelt. Wel, ik moet opnieuw zeggen dat we met de collega's uit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest vlak voor het zomerreces veel en intens overleg hebben gehad. Iedere keer opnieuw vraagt men of ik nog eens dit model of deze verandering in het verkeersmodel kan doen. Dan doet men dat, en dan komt er weer een nieuwe vraag. En dat iedere keer opnieuw. Dan kun je blijven instuderen. Maar al die modellen, die heel sterk zijn geëvolueerd, kunnen niet voor eens en voor altijd de toekomst voorspellen en met alles rekening houden, zeker niet in het volatiel gegeven waarin we vandaag zitten. Op alles wat iedere keer werd gevraagd, werd telkens ingegaan. Daar is telkens op aangetoond dat de plannen zoals ze nu voorliggen een goed alternatief zijn. Ze zorgen voor een vlottere doorstroming, en dat in samenhang met duurzaam verkeer, met de meerwaarde van luchtkwaliteit, ecologische verbindingen en dergelijke meer. De plannen die nu op tafel liggen zijn een enorme meerwaarde.

Sommigen, behoudsgezind als ze zijn, willen maar één ding: het verminderen van het aantal rijstroken op de ring, ervoor zorgen dat we blijven stilstaan, en vooral dat er niets verandert. Wel, daar passen wij voor. Wij willen ermee voortgaan. We zullen niet blijven studeren. We hopen dat er straks in de verschillende adviesrondes een consensus is, dat er, zodra we met het openbaar onderzoek voortdoen, draagvlak is. Maar intussen gaan wij op Vlaams niveau voort. Wij blijven met tal van investeerders faciliteren. En wij zetten ook het onderzoek betreffende de kilometerheffing voort.

Het ene is niet gekoppeld aan het andere. Dat deze Vlaamse Regering totaal niet wil weten van een kilometerheffing is ook van de pot gerukt. Collega Diependaele

heeft de studie in de markt geplaatst. We weten allemaal dat die studie een bijkomende doorlooptijd nodig heeft. We hebben van dag één gezegd dat de tijd nu niet rijp is voor de kilometerheffing. Ze zal er komen, de vraag is alleen wanneer ze er zal komen. De randvoorwaarden, de bijkomende infrastructuurwerken moeten worden uitgerold.

Mijnheer Bex, u zegt dat we op basis van feiten met elkaar moeten praten en niet in het luchtledige. Misschien moet u binnen uw fractie eens praten en vragen welke modellen men allemaal heeft gevraagd om te weten welke scenario's men nog allemaal in die verkeersmodellen moet stoppen om tout court eindelijk tot een beslissing te komen. Ik denk dat we dan op basis van feiten kunnen spreken. Maar dat is wel de realiteit.

Ik hoop dat iedereen tot inzicht komt, dat iedereen de voorbije periode sowieso heeft nagedacht, en dat iedereen de meerwaarde ziet van de plannen die nu op tafel liggen, waarover nu de adviezen lopen en waarmee we een kentering kunnen teweegbrengen, waarmee we de modal shift effectief kunnen realiseren. Dat is waarvoor we het doen. Het is een proces van lange adem, maar we zetten daar met vereende krachten op in. Ik denk dat het verhaal van de Heizelstudie daar een mooi voorbeeld van is, daar zijn we ook tot een vergelijk kunnen komen.

Ik reik eenieder de handschoen om ook in dit dossier verder te kunnen gaan, om te zorgen dat we vooruitgang kunnen boeken, dat we inzake leefkwaliteit en mobiliteit enorme stappen vooruit kunnen zetten. Daarvoor hoop ik snel draagvlak te hebben bij iedereen. De meerderheid in deze commissie is al mee. Ik hoop dat we ook de laatste mee over de streep kunnen trekken.

Tot slot denk ik dat ik vaker een interview moet geven aan BRUZZ want dat geeft heel wat discussies in deze commissie. Ik denk dat de mensen van BRUZZ het graag zullen horen. Ik denk dat ik bij dezen nog eens mijn standpunt over SmartMove heb verduidelijkt.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Goede collega's, hier kom je de totaal verschillende kijken op de wereld tegen. Alles is respectabel. Wij doen dat vanuit het model van economische groei, die nodig is om welvaart en welzijn gefinancierd te krijgen. Collega's van Groen bekijken het met een ecologische bril en zeggen dat je dan maar moet consuminderen. Dat zijn allemaal verdedigbare stellingen, maar het is niet zoals de meerderheid het ziet. Dus moet men daar ook respect voor hebben. Er zijn de miljarden euro's die al verloren zijn gegaan door stilstaand verkeer. De hoge menselijke tol ten gevolge van de ongevallen op de overbelaste ring rond Brussel is onbecijferbaar groot.

Ik heb nog een laatste puntje in verband met die ring, collega Bex. Doe het voor de inwoners van die dorpen en gemeenten in de Vlaamse Rand langs de Brusselse rand. Doe het voor de inwoners van de Brusselse gemeenten langs de Brusselse ring. Ook daar is het op dit ogenblik allesbehalve een lachertje, met al dat sluipverkeer, met alle onveiligheid en onleefbaarheid die daarmee gepaard gaan. We zijn absoluut in de fase van doen gekomen. Mensen willen op een zeker ogenblik dat de politiek knopen doorhakt omdat het status quo echt niemand bevredigt.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Minister, dank u om uw standpunt nog eens duidelijk toe te lichten.

Collega Bex, dit is opnieuw een staaltje van die dogmatische houding van Groen die we in wel meer dossiers zien. De auto is slecht, de auto moet weg, en daarom

moet ook het project dat het algemeen belang dient in de ruime zin – collega Brouwers zei het ook – op de schop. Ik heb hier echt geen woorden voor. Er zitten zoveel goede dingen in dat project. Laat ons daar nu gewoon onze schouders onder zetten en daarvoor gaan.

Minister, u verwees in uw eerste antwoord naar het Overlegcomité en de stand van zaken met betrekking tot SmartMove. Mij lijkt het dat dat dossier gewoon vast zit. Brussel moet zich daarbij neerleggen. Ze hebben dat dossier SmartMove niet goed aangepakt. Ik heb in BRUZZ nog een artikel gevonden waarin de Brusselse PS-fractie leider zelf zegt dat er van rekeningrijden geen sprake kan zijn. In datzelfde interview zegt die persoon zelfs: 'Ik heb niet begrepen waarom minister Van den Brandt zich verzet tegen dat project van de ring want dat kan nu net verkeer uit de hoofdstad weghalen.' Dat zegt eigenlijk alles.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Brouwers zegt dat ik die dikke pakken eens moet gaan inkijken. Parlementsleden mogen vragen wat er in die dikke pakken staat en de administratie kan daar dan een antwoord op geven. Dat is een randbemerking.

Ecologie versus economie. Collega Keulen, de studies over een slimme kilometerheffing in Vlaanderen zeggen al jaren dat onze economie heel sterk gebaat zou zijn bij de invoering van een slimme kilometerheffing. Wij pleiten daar dus voor. Wij durven dat te zeggen. Wij gaan niet uit schrik voor de publieke opinie een paar maanden voor de verkiezingen helemaal terugkomen op datgene waarvan we overtuigd zijn. En die overtuiging is dat ecologie en economie hier supergoed hand in hand kunnen gaan. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Mijnheer Keulen, elke specialist zal u zeggen dat als je in de gemeente geen maatregelen neemt die de circulatie door de dorpen verhinderen... Kijk naar wat we in Brussel met de circulatieplannen aan het doen zijn. Het lukt soms en het lukt soms wat minder. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Ga zelf eens in Anderlecht beleid voeren. Het is misschien niet zo simpel als in Lanaken. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Verkeersspecialisten zullen u zeggen dat als je geen circulatieplannen maakt in de gemeenten in de Vlaamse Rand waar u en ook wij het voor willen doen, en de ring staat vol – en dat zal met vier of vijf baanvakken ook nog gebeuren – dat verkeer nog altijd door die gemeenten zal rijden. Ook daar zal een slim groen beleid een oplossing bieden, mijnheer Keulen.

Wat moet er nu volgens ons gebeuren, minister? Een blijvend overleg tussen u en uw Brusselse collega's. Maar overleg betekent dat je naar elkaar luistert, dat je elkaar probeert tegemoet te komen. Er zijn heel veel positieve dingen aan de werken aan de ring, die trouwens vandaag worden uitgevoerd en waar wij met de groenen in Brussel en met de groenen in Vlaanderen supergoed rond samenwerken. Denk bijvoorbeeld aan de fietspaden en aan het zeer sterk uitgebouwde openbaar vervoer in Brussel. Of denk bijvoorbeeld aan de extra investeringen van de NMBS, die dankzij een Ecolo-minister worden binnengehaald. Hierover moet ook een compromis mogelijk zijn. Maar een compromis veronderstelt dat je samenwerkt, dat de ene partner niet zijn wil oplegt aan de andere. Dat wilde Vlaanderen niet met betrekking tot de slimme kilometerheffing. Het is logisch dat Brussel dat niet wil met betrekking tot het aantal baanvakken dat rond de stad wordt aangelegd.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verfijnde roetfilter- en deeltjestellertest
– 3898 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen met de nieuwe deeltjestellertest voor dieselloertuigen met een Euro 5- en Euro 6-motor
– 56 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Sinds 1 juli van dit jaar worden dieselloertu's op de technische controle onderworpen aan een verfijnde roetfilter- en deeltjestellertest of PN-meting. Deze nieuwe maatregel was nodig om fraude met roetfilters en defecte roetfilters te kunnen opsporen en zal bijdragen tot een betere luchtkwaliteit, wat onze gezondheid, het milieu en het klimaat ten goede komt.

Deze milieutest is van toepassing op alle personenwagens en lichte vrachtoertu's met een dieselmotor met een euronorm vanaf Euro 5 en hoger, dus niet voor wagens met bijvoorbeeld Euro 4. Wanneer het voertuig meer dan 1 miljoen fijnstofdeeltjes per kubieke centimeter uitstoot, dan krijgt de eigenaar een rode kaart. Voertuigen die zich in de zone tussen 250.000 en 1 miljoen roetdeeltjes bevinden, krijgen een groene kaart met een waarschuwing.

Sofie Vanhout van de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) Vlaanderen stelt vast dat het voornamelijk de oudere Euro 5a-voertuigen zijn die worden afgekeurd. Deze wagens dateren voornamelijk van voor 1 januari 2013. In deze categorie kreeg 12,7 procent van de voertuigen een rode kaart. Van de gecontroleerde Euro 5b-wagens werd 8 procent afgekeurd en bij de Euro 6-wagens was dat 1,9 procent. Samen goed dus voor een afkeuring van bijna 23 procent.

Wanneer het voertuig een rode kaart krijgt, moet de eigenaar binnen de 3 maanden de roetfilter laten reinigen of laten vervangen. Een roetfilter reinigen kost gemiddeld tussen de 200 en 400 euro. Het vervangen van de roetfilter kost al gauw ... hier staat nog tussen de 1000 tot 1500 euro, maar van garagisten weet ik dat het kan oplopen tot 3000 euro of zelfs meer, naargelang het model van de auto. Vanwege deze hoge kost voor toch wel oudere wagens, willen velen kiezen voor een reiniging van de partikelfilter. Echter is daar een probleem. Garagisten beschikken nog niet over de juiste uitrusting om de fijnstofdeeltjes goed te kunnen meten. Daardoor is de eigenaar van de wagen op voorhand niet zeker of hij met een gereinigde roetfilter door de keuring zal geraken, waardoor de filter alsnog vervangen moet worden. Ook blijkt dat als de filter toch vervangen werd, het nog niet zeker is dat men wel door die keuring geraakt. Ook bij de aankoop van een tweedehandsauto weet de koper eigenlijk niet of de wagen de test zal doorstaan, en ik vraag me af hoeveel mensen hiervan op de hoogte zijn als ze een tweedehandswagen aankopen. Zeker in tijden van crisis, is dit niet wenselijk.

Daarom mijn vragen aan u, minister.

Hoe komt het dat garages nog niet beschikken over de juiste uitrusting om de fijnstofdeeltjes precies te kunnen meten?

Klopt het dat ook in de keuringsstations verschillende testen kunnen leiden tot verschillende resultaten?

Vanaf wanneer voert men deze verfijnde roetfilter- en deeltjestellertest uit in Wallonië en Brussel?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, collega's, vanaf 1 juli 2022 zet Vlaanderen de deeltjestellertest – de zogenaamde PN-meting – in tijdens de technische keuring van dieselwagens in Vlaanderen. Die maatregel moet roetfilterfraude tegengaan en bijdragen tot een betere luchtkwaliteit. Naar schatting rijden er vandaag in Vlaanderen zo'n 150.000 dieselwagens op de weg met een gefraudeerde of defecte roetfilter. Met deze moderne milieutest moet Vlaanderen koploper zijn in de Europese strijd tegen roetfilterfraude. Een mooi principe om die overtreeders te vatten die bewust zonder of met een defecte roetfilter rondrijden, maar het kan echter zeker niet de bedoeling zijn dat de nieuwe test autobestuurders met Euro 5- of Euro 6-motoren aanpakt die wel degelijk met een correct werkende roetfilter zijn uitgerust. Het kan ook niet de bedoeling zijn dat nieuw geplaatste roetfilters in bepaalde gevallen ook de controle niet doorstaan. Ik denk dat dat te gek is voor woorden.

Heel wat automobilisten worden door de test met de rug tegen de muur geplaatst. Zo ontving ik bijvoorbeeld een melding van een automobilist die voor de tweede keer werd afgekeurd op de autokeuring. De man plaatste nochtans een nieuwe dure roetfilter. Tevergeefs echter, want de auto werd opnieuw afgekeurd. Vanuit de garagesector – de collega heeft het al gezegd – kan men geen pasklaar antwoord geven om deze automobilisten te helpen. Navraag leert ons dat heel veel mensen met de handen in het haar zitten, omdat hun auto gewoon niet meer door de keuring raakt.

Vandaar, minister, deze vragen.

Bent u op de hoogte van deze problemen?

Kunt u verklaren hoe het komt dat Euro 5-roetfilters die tot voor kort perfect in orde waren, en nieuw geplaatste roetfilters niet meer door de technische keuring geraken?

De garagesector kan de getroffen automobilisten geen duidelijke reden voor de afkeuringen geven. De vraag is dan ook: kan de minister dat dan wel? Vindt u het kunnen dat Euro 4-diesels nog wel onderworpen worden aan de oude test en dus wel meer mogen en kunnen uitstoten dan de eigenlijk wel properder euro 5- en Euro 6-voertuigen?

Welke maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat werkende en nieuwe roetfilters toch de test kunnen doorstaan?

En ten slotte, wordt er overleg gepleegd met de keuringscentra of de test eventueel kan worden aangepast?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor jullie vragen. Misschien moeten we om te beginnen toch even terug naar het begin van de legislatuur gaan. Begin 2020 kon het allemaal niet snel genoeg gaan. Ik kreeg toen vanop alle banken het verwijt dat ik talmde in de aanpak van roetfilterfraude, naar het hoofd geslingerd. Toen was dat nog niet mogelijk. We hebben toen ook duidelijk de boodschap gegeven dat we dat pas wilden invoeren als het in alle gewesten in zou gaan. We wilden dat pas invoeren als er gehomologeerde toestellen waren. En we wilden dat pas invoeren als ook de regelgeving was aangepast.

We hebben dan zelf het initiatief genomen om, in samenspraak met de andere gewesten, een en ander te kunnen uitrollen, de regelgeving aan te passen, en ervoor te zorgen dat onze keuringscentra voorzien zijn van de gehomologeerde toestellen. Die homologatie gaf in 2020 ook nog een probleem. Sinds 1 juli is de nieuwe regelgeving in de drie gewesten in werking.

Zoals u weet zal men vandaag, als men met een auto met roetfilter binnenrijdt in een keuringscentrum, met een goedwerkende roetfilter – een filter die enkele 1000'en deeltjes uitstoot – een groene kaart krijgen. Als men meer dan 250.000 deeltjes uitstoot, krijgt men een waarschuwing dat er potentieel iets aan de hand is. Dan weet de eigenaar dat hij toekomstgericht, of alleszins met het oog op een volgende keuring, best zijn roetfilter laat nakijken. Wanneer er meer dan 1 miljoen deeltjes worden uitgestoten, krijgt de persoon in kwestie een rode kaart. Dan wordt het voertuig afgekeurd. Initieel had hij dan 14 dagen om zich in regel te stellen, maar na heel wat klachten inzake materialenlevering en dergelijke meer, hebben we dat – in samenspraak met de 3 gewesten – verlengd naar 3 maanden, zodat men 3 maanden de tijd krijgt om zich in regel te stellen.

We hebben nu dus die nieuwe meettoestellen bij onze keuringscentra, maar we horen ook, mevrouw Mertens, dat niet alle garagisten op dit ogenblik al voldoende uitgerust zijn met die meettoestellen. Er zijn er vandaag de dag al een tiental gehomologeerd, dus ze kunnen die aankopen om hun klanten te helpen. Alleszins is het een zaak voor de garagisten zelf om te zorgen dat ze een goede service aan hun klanten kunnen leveren.

Hoe dan ook heeft GOCA zich geëngageerd om nog bijkomende infosessies te houden en informatie te verstrekken naar de garagisten toe, opdat zij zo goed mogelijk hun klanten verder kunnen helpen.

Laat me specifiek ingaan op de monitoring en het verder verloop. Ik weet, mijnheer Verheyden, dat er destijds sprake van was dat 150.000 mensen zouden rondrijden met een gesjoemelde of defecte roetfilter. Er zijn mensen die dat opzettelijk doen. We weten dat er destijds reclame werd gemaakt, door bepaalde bedrijven die ervoor zorgden dat de roetfilter eruit werd gehaald, zodat men sneller kon accelereren, of wat dan ook de doelen zouden kunnen zijn. Dat is natuurlijk laakbaar gedrag, en dat willen we niet.

Maar daarnaast zijn er natuurlijk ook mensen bij wie de roetfilter versleten is, vanwege slijtage van de wagen tout court, of mensen die een tweedehandswagen kopen. Bij de mensen die vandaag een tweedehandswagen kopen, moet die wagen voor verkoop ook altijd naar de keuring. Het moment dat het voertuig gekeurd is, is een signaal dat de roetfilter nog werkt. Het is alleen maar een probleem als die na verloop van tijd niet meer werkt, en dat komt door slijtage.

Wat zijn de cijfers dan vandaag? Voor de periode van 1 juli tot en met 31 augustus 2022 werden er 141.000 dieselveertuigen met roetfilter gecontroleerd. Daarvan werden er 8673 afgekeurd, oftewel 6,1 procent van het totaal aantal voertuigen die zich hebben aangeboden. Dit ligt in lijn met de studie en met de eerdere steekproeven die uitgevoerd zijn. Van deze 8673 voertuigen kregen er 4029 een waarschuwing, dus van die 6,1 procent kreeg 2,8 procent een waarschuwing, dat de roetfilter niet optimaal werkt, en dat zij zich met oog op een volgende keuring in regel moeten stellen.

We blijven dat alleszins opvolgen en monitoren. We vergelijken dat ook met de andere gewesten. We zien dat er in Wallonië wat minder afkeuringen waren, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meer afkeuringen, maar alleszins wordt daarover nauw overlegd. En tegelijkertijd is er ook de sectorfederatie van de garagisten, TRAXIO, die mee met ons in overleg zit, opdat we nog beter instructies kunnen

geven aan de garagisten, zodat zij ervoor kunnen zorgen dat hun klanten die terug moeten komen naar de keuringscentra, hopelijk snel een keuring kunnen krijgen.

Ik kreeg er zelf ook redelijk veel klachten over. Nu, luchtkwaliteit is en blijft een belangrijk aspect. Diegenen die moedwillig met hun roetfilter frauderen, daar kunnen we uiteraard geen medelijden mee hebben. Diegenen die het door slijtage en dergelijke hebben, daar hebben we natuurlijk meer respect voor. Maar iedereen moet alleszins op een duidelijke manier de kans krijgen om zich in regel te stellen, vandaar al die verlenging tot drie maanden. We blijven sowieso alles evalueren, en hopen zodoende een bijdrage te kunnen leveren aan de luchtkwaliteit.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Dank u wel voor uw antwoord, minister.

U geeft aan dat op dit moment slechts tien garagisten een gehomologeerd toestel hebben, en dat ze zich zo snel mogelijk in regel moeten stellen. Daar knelt net het schoentje. Die toestellen zijn op dit moment gewoon niet verkrijgbaar. Er zijn verschillende instanties die me gemeld hebben dat ze er wel aankomen, maar dat ze nog niet verkrijgbaar zijn. Ik vind het zelfs knap dat de garagisten die toestellen zo snel mogelijk willen krijgen, willen hebben, willen kopen, want ze weten ook dat ze uiteindelijk maar tijdelijk gebruikt zullen worden omdat de dieselwagens er meer en meer uitgaan, die gaan meer en meer verdwijnen. Maar toch willen ze zo snel mogelijk investeren in zo'n toestel, om hun klanten beter te kunnen helpen.

Het komt vaak voor dat iemand die met zo'n oude wagen rondrijdt, dat uit noodzaak doet. Niet iedereen heeft zomaar het geld om meteen een nieuwe wagen te kopen, of om er nog heel veel geld in te steken. Dat gezondheid belangrijk is, dat besef ik maar al te goed. Dat is vorige week ook nog eens gebleken, toen in de krant stond dat er zelfs al roetdeeltjes in de hersenen van ongeboren baby's gevonden worden. Dus die noodzaak is er zeker, maar het moet ook wel haalbaar blijven. We zien in Nederland dat de verfijnde roetfilter ook zou ingaan op 1 juli, maar vanwege dezelfde problemen werd het daar uitgesteld naar 1 januari 2023.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik vind dat u er toch wat simpel over gaat, hoor. Je zult als automobilist maar voorhebben dat je daarmee geconfronteerd wordt. Je steekt een nieuwe filter, en je bent er nog niet door. Ik heb die casus aangehaald. Ik heb er geen antwoord op gekregen. Die mensen staan in de kou. Die kunnen hun wagen aan de kant laten staan. Ik denk niet dat dat de bedoeling kan zijn. Ik denk eerder dat we moeten kijken naar het voorbeeld van Nederland, en dat we de instelling van die test moeten uitstellen tot de garagesector zich in regel heeft kunnen stellen, en zij die toestellen kunnen aankopen, zodanig dat ze hun klanten kunnen helpen zoals het moet. U schuift nu de hete brei door naar de garagesector, terwijl de collega ook duidelijk geschetst heeft dat die toestellen niet zomaar verkrijgbaar zijn.

Milieuproblematiek is belangrijk. Gezondheid is belangrijk. We staan daar allemaal zij aan zij, maar, minister, het moet werkbaar blijven. Op deze manier krijg ik toch een beetje de indruk – we hebben dat al herhaaldelijk gezegd – dat mensen die problemen hebben om een nieuwe, propere wagen te kopen, in de kou gezet worden, en verplicht gedreven worden naar het openbaar vervoer. Ik denk niet dat dat de juiste manier van werken is.

Mijn vraag is dus nogmaals: bent u bereid om die test eventueel on hold te zetten, en een aantal maanden door te schuiven, tot de garagesector in regel is, en deze mensen geholpen kunnen worden?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, ik denk dat het heel goed is dat we strenger controleren op die roetfilters. Fijnstof is een sluipmoordenaar, en het is dus goed dat er effectieve controles zijn op die uitstoot, en dat mensen ook verplicht worden om hun auto aan te passen. In dat opzicht denk ik dat het niet goed zou zijn, indien we de uitrol van die maatregel uitstellen, want dat kost echt levens.

Tegelijkertijd snap ik wel dat mensen heel gefrustreerd geraken als ze een nieuwe roetfilter op hun auto plaatsen, daar geld aan uitgeven, en dat ze dan op een keuring komen, en er toch niet door zijn. Minister, ik ken die materie technisch onvoldoende – u wilt niet dat ik aan uw auto begin te sleutelen. Maar hoe valt dat te verklaren? Wat is daar de reden voor?

Alleszins duiden de cijfers die de minister heeft aangegeven, erop dat de maatregel effect heeft, dat heel veel mensen zich in regel stellen, en dat de meesten daarvan ook effectief door de keuring geraken. Ik denk dus niet dat we het kind met het badwater moeten weggooien. Maar we zouden toch zicht moeten krijgen op hoeveel van die weigeringen bij de keuring onterecht zijn, en als die niet onterecht zijn, waaraan het dan precies ligt dat een nieuwe roetfilter toch niet tot het gewenste resultaat leidt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik zal kort zijn. Het moet zeker allemaal haalbaar, betaalbaar en werkbaar blijven. Om nu te zeggen dat we alles uitstellen met een jaar, dat zou denk ik geen goed signaal zijn. Ik moet opnieuw herhalen dat het in 2020 allemaal niet snel genoeg kon gaan. Ik werd vanuit bijna alle partijen op de vingers getikt dat het sneller moest gaan. Ik zie mijnheer Verheyden zijn vingertje al opsteken: inderdaad niet van hunnentwege. Alleszins: die luchtkwaliteit is van groot belang.

Ten tweede stel ik vast dat van de 142.000 voertuigen die zich aanbieden, er vandaag 8673 worden afgekeurd. Dat is 6 procent, en er zitten daarbij mensen die moedwillig hun roetfilter eruit gehaald hebben. Maar er zitten er ook bij die tegen wil en dank met slijtage zitten, en met een roetfilter zitten die niet meer door die keuring komt.

Voor het verhaal van de garagisten hebben we ook met de sector aan tafel gezeten. Zij hebben in eerste instantie ook aangehaald dat ze geen toestellen konden kopen. Zo'n PN-meettoestel kost enkele duizenden euro's voor de garagisten, en die zijn ter beschikking. GOCA heeft er recent ook nog bijbesteld. Maar het is natuurlijk gemakkelijker om te zeggen dat ze dat niet kunnen meten.

Ik had zelf in een eerste reactie voorgesteld aan GOCA dat eenieder die afgekeurd was – en die naar de garage was gegaan om een en ander te laten bijstellen, bijsturen of zuiveren – zich kosteloos zou kunnen laten testen aan het PN-meettoestel, of laat dat bij de garagist gebeuren. Daarvan zei GOCA zelf dat er garagisten zijn die dat meettoestel wel degelijk al zelf hebben, en dat – gelet op het feit dat ze wel degelijk zaten met die drukte aan die keuringscentra – ze dat op dat moment niet echt aangewezen vonden.

Ik laat die optie nog altijd open, dat iemand die werken heeft laten uitvoeren, kosteloos kan laten checken aan het meettoestel of alles in orde is. We hebben ook al die termijnverlenging gedaan van veertien dagen naar drie maanden. Ik krijg zelf ook heel veel klachten daarover, en ik weet dat dat heel sneu is. Mensen hebben het allemaal moeilijk, en als je dan straks opnieuw een paar duizend euro op tafel moet leggen voor een nieuwe roetfilter, dan is dat niet om te lachen.

Maar u zegt het zelf: studies bewijzen dat er zoveel roetdeeltjes her en der al in de hersenen van ongeboren kindjes te detecteren zijn. Daar moeten we natuurlijk ook op antwoorden.

We blijven het alleszins allemaal monitoren. Garagisten kunnen die toestellen aankopen. Garagisten moeten ervoor zorgen dat zij hun klanten zo goed mogelijk kunnen helpen. Onze boodschap is: we blijven alles monitoren. We blijven alles bijsturen, en GOCA heeft zich geëngageerd om met de federatie van de garagisten, met TRAXIO, alles opnieuw heel grondig door te nemen, zodat we zoveel mogelijk mensen door die keuringslijn krijgen. Tenzij het fraude is, want daar hebben we natuurlijk geen medelijden mee.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Het enige dat ik kan zeggen, is dat ik me opnieuw zal informeren of die toestellen wel degelijk verkrijgbaar zijn. Voor de rest vind ik gezondheid ook een zeer belangrijk gegeven.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik ben eerlijk gezegd ontgoocheld. Ik ben ontgoocheld in uw antwoord. Wij vragen niet om alles onbeperkt uit te gaan stellen. Wij vragen gewoon dat men de garagesector de kans geeft om zich in orde te stellen, en dat die metingen in afwachting uitgesteld worden, zodanig dat mensen inderdaad geholpen kunnen worden.

Milieu is belangrijk. Gezondheid is belangrijk. Niemand ontkent dat. Maar met een paar maanden uitstel, denk ik niet dat dat zo'n grote ramp zal zijn. Nu zullen heel veel mensen in de kou staan. Geef de garagesector de kans om zich in regel te stellen.

Er zal nog een overleg komen met GOCA. Hoe lang moet dat allemaal nog duren? Maak daar werk van. Zorg dat die mensen geholpen worden. Stel die test een paar maanden uit. We hadden het daarnet over 'dogma', wel ik noem dit ook 'dogmatisch denken'. Het is geen ramp als we dit een paar maanden zouden uitstellen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over CO2-neutrale brandstoffen voor verbrandingsmotoren van voertuigen – 69 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Elektrische voertuigen zullen de komende jaren een steeds belangrijker aandeel in het wagenpark vormen. Maar omdat de CO₂-voetafdruk voor die voertuigen in zeer belangrijke mate afhankelijk is van de gebruikte energiebron die nodig is om die voertuigen te laden, wordt het steeds duidelijker dat die voertuigen niet de alomvattende oplossing zijn voor een gezondere lucht en in de strijd tegen de klimaatverandering.

Er zijn ondertussen ook andere oplossingen. De modernste en 'nieuw van het nieuwste' brandstoffen zijn synthetische hernieuwbare brandstoffen. Ze lijken een veelbelovende oplossing te zijn voor alle vormen van transport die een gemakkelijke toegang nodig hebben tot diverse energiebronnen: auto's, vrachtwagens, vliegtuigen, motorfietsen en schepen.

Er zijn ondertussen bedrijven die er zich op toeleggen om CO₂-neutrale brandstoffen te ontwikkelen, te produceren en succesvol te testen. Die geavanceerde koolstofneutrale brandstoffen voor verbrandingsmotoren geven bij verbranding geen nieuwe CO₂ af aan de atmosfeer.

Ondertussen zijn er brandstoffen ontwikkeld die gebruikt worden voor verbrandingsmotoren in internationale races, zoals World Rally Championship, World Touring Car Cup (WTCR), World Rallycross Championship (WRX) en dergelijke meer. Het doel is niet om uitsluitend CO₂-neutrale en niet-fossiele brandstoffen te produceren voor de race-industrie, maar om CO₂-neutrale brandstoffen te implementeren in de mobiliteit van morgen om de decarbonisatie te verhelpen. Die brandstoffen kunnen een reeds bestaand alternatief vormen voor al diegenen die zich geen elektrische mobiliteit kunnen of willen permitteren.

In tegenstelling tot elektrische voertuigen is het dan ook niet nodig om een nieuwe wagen te kopen of technische veranderingen aan de wagen door te voeren. Dat betekent dat men een veel inclusievere vergroening krijgt. Elke student die een kleine tweedehandswagen koopt, elke alleenstaande die zich geen nieuwe wagen kan permitteren, maar ook elke oldtimer en autofanaat kan deel uitmaken van de decarbonisatie van de mobiliteit.

Daarom heb ik een aantal vragen voor u, minister. Bent u op de hoogte van de toepassing van die brandstoffen in de racewereld? Zo ja, wat is uw standpunt over de implementatie van dergelijke brandstoffen voor ons wagenpark?

De brandstoffen kunnen worden gebruikt in verbrandingsmotoren zonder enige technische aanpassing. Dat betekent dat mensen langer met hun wagen met verbrandingsmotor kunnen rijden zonder bijkomende CO₂ uit te stoten. Dat kan de vergroening van het wagenpark versnellen.

Bent u bereid om het gebruik van CO₂-neutrale brandstoffen mee op te nemen in het beleid voor een CO₂-reductie in het wagenpark?

In Duitsland loopt momenteel een proefproject waarbij regeringswagens rijden op die brandstoffen. Op die manier hoopt de sector een lans te kunnen breken voor het gebruik van deze brandstoffen in onze dagdagelijkse mobiliteit. Bent u bereid om een soortgelijke stap te zetten?

Er worden in Vlaanderen al CO₂-neutrale brandstoffen geproduceerd. Bent u bereid om met de sector aan tafel te gaan zitten en te bekijken in welke mate de sector aan de decarbonisatie van de mobiliteit kan deelnemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Alles wat te maken heeft met technologische innovatie, kunnen we alleen maar toejuichen. U hebt het vooral over de CO₂-neutrale brandstoffen in het kader van autoraces en dergelijke meer. Die creëren meestal een omgeving waar men tal van nieuwe technologische uitvindingen al kan testen. Dat gaat enerzijds over brandstoffen, maar ook over tal van veiligheidssystemen. Ik ben zelf een keer naar een waterstofwagenrace geweest. Je ziet hoe er daar al heel wat technologische snufjes worden getest in een gesloten circuit. Daar is een en ander al mogelijk. In Zweden is er ook al een proefproject waarbij brandstof wordt gemaakt op basis van CO₂ en zonlicht. Dat zou op zich ook al een heel goede methode zijn.

We zijn daarvan dus op de hoogte. Samen met het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) volgen we continu alle nieuwe evoluties op de markt. Anderzijds nemen we zelf niet rechtstreeks de leiding. De administratie volgt die evoluties op in de marge, ook wat betreft bepaalde fabrieksmotoren. Maar het is

vooral de markt die op dat vlak een belangrijke rol speelt. Al die testfasen en proeftrajecten zijn zeker van groot belang om volop in te zetten op duurzaamheid.

Als bepaalde zaken op de markt beschikbaar zijn, bijvoorbeeld de biobrandstoffen, wordt er onderzocht hoe er daarmee een flankerend beleid kan worden gevoerd. Dat doen we ook voor de zero-emissievoertuigen, waarbij we momenteel volop faciliteren om de laadinfrastructuur ter beschikking te stellen. Ook inzake waterstof worden er heel wat initiatieven genomen, maar dat weet u.

Tot slot kan ik nog meegeven dat we met verschillende sectorfederaties regelmatig aan tafel zitten en brainstormen over tal van innovatieve en duurzame ideeën. Dat doen wij niet alleen, maar ook onze collega's in de Vlaamse overheid, zoals VLAIO en het Departement Omgeving voor alles wat met het klimaat te maken heeft.

We blijven die tendensen zeker opvolgen. Het is en blijft een heel interessante materie. We zitten in een Europees kader dat bepaalt wat waar kan. In een gesloten circuit en bij races en dergelijke meer is er al een en ander mogelijk. Op de markt van de personenwagens wordt er vandaag gefocust op de zero-emissie elektrische voertuigen en in mindere mate de biobrandstoffen en de waterstofvoertuigen. Zoals gezegd blijven we dat nauw opvolgen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Opvolgen is een zaak, maar het kunnen ontwikkelen een andere. De tijd is gekomen om dat mee te ontwikkelen.

Ik heb verwezen naar Duitsland, waar er een proefproject bezig is waar regeringswagens van ministers met een dergelijke brandstof rijden zonder enige technische aanpassing, in de hoop dat de CO₂-neutrale brandstoffen op die manier meer ingang kunnen vinden. Dat kan ook in Vlaanderen eens uitgeprobeerd worden. Geen nood: uw wagen zal zeker niet stilvallen en er zal geen defect ontstaan. Er is geen enkele technische aanpassing nodig. Mensen die rijden met een wagen met defecte roetfilters, zouden bijvoorbeeld perfect geholpen zijn als ze met de CO₂-neutrale brandstoffen zouden kunnen rijden. Daar valt zeker een lans voor te breken.

Ik hoop dat u openstaat voor dat project en misschien zelfs met die sector in contact kunt komen zodat er daar een lans voor kan worden gebroken, net zoals dat nu beperkt gebeurt voor waterstof. Er moet ergens een begin zijn. Nu staan we in Vlaanderen nog nergens, terwijl buurland Duitsland al een pak verder staat. Ik hoop dat u op die suggestie wilt ingaan. Het kan zeker geen kwaad.

Nogmaals, de wagens van de regering zullen niet blijven stilstaan.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Het wordt stilaan laat maar het is toch te verleidelijk, voorzitter. Ten eerste, het zal de collega niet ontgaan dat er in Duitsland een zeer grote autolobby is die er een zeker belang bij heeft dat het gebruik van verbrandingsmotoren niet volledig wordt stopgezet. Een probleem met die synthetische brandstoffen is dat het weliswaar zorgt voor reductie van de CO₂-uitstoot – daarin hebt u gelijk –, maar die stikstofuitstoot blijft onze steden vervuilen. Het verhaal van daarnet blijft daar geldig. Als we daar dus mee zouden werken, gaan we dat stikstofprobleem blijven hebben, een probleem dat je niet hebt met elektrische wagens.

De collega heeft in het verleden ook al eens aangehaald dat we wagens op waterstof moeten laten rijden, maar het kan echt geen kwaad om ons eens grondig te informeren naar de basisprincipes van energie en thermodynamica voor we

dergelijke projecten of ideeën lanceren. Het is heel duidelijk dat als we de doelstellingen rond CO₂-uitstoot willen halen, we die waardevolle technieken van waterstof en van deze synthetische brandstoffen moeten gebruiken op plaatsen waar elektrificatie geen oplossing biedt, bijvoorbeeld in de luchtvaart of de scheepvaart. Maar onze wagens gaan we elektrisch moeten laten rijden. Wist u, collega, dat indien je alle wagens in België zou kunnen laten rijden op elektriciteit en je die elektriciteit zou opwekken in een oliegestookte centrale, je twee tot drie keer minder olie zou nodig hebben om die elektriciteit op te wekken?

Dat is zeer interessante informatie die we bekomen hebben toen we met de Groenfractie geluisterd hebben naar een specialist van EnergyVille, een gerenommeerde onderzoeksinstituut die bij cd&v op uitnodiging is geweest, en die bereid zijn om bij elke partij langs te gaan. Ik zou u eigenlijk willen uitnodigen om die mensen ook eens te horen, want ik denk dus echt wel dat er oplossingen zijn waarvoor we deze technologieën nodig hebben. Deze technologie staat trouwens nog in haar kinderschoenen, en misschien kunnen de Duitse ministers daarmee gesponsord rondrijden, maar het is echt nog geen optie om ze vandaag door de Vlamingen te laten betalen. Maar ik denk dat er oplossingen of technieken of toepassingen zijn waar het denkbaar is dat dat nuttig zou zijn. Maar voor wagenverkeer is elektrificatie dé oplossing.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Heel kort, voorzitter, gezien het gevorderde uur. Ik sta zeker open voor al die dingen. Ik denk dat ik dat ook al gezegd heb. Ik heb nu nog geen concrete vragen voor proefprojecten gekregen. Ik zal dat ook nog eens bij de collega's navragen, want ik neem aan dat dat in eerste instantie meestal bij het Agentschap Innoveren en Ondernemen komt. Maar ik zal dat navragen want ik sta er zeker voor open. Als men dus toekomstgericht daaromtrent bepaalde proefprojecten of pilootprojecten wil voor uitrollen, alles wat te maken heeft met duurzaamheid en hoe we ons op een meer duurzame CO₂-neutrale wijze kunnen verplaatsen, kunnen we alleen maar toejuichen. Dus wat dat betreft, sta ik daar zeker voor open.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel voor die positieve repliek, minister. Ik moet wel zeggen dat het een en-en-verhaal is. Het gaat inderdaad over én elektriciteit én waterstof én biofuels én CO₂-neutrale brandstoffen. Want we moeten toch niet vergeten dat die uitrol van die laadpalen, die infrastructuur die nodig is, niet zomaar op een-twee-drie gerealiseerd is. Daar heeft men jaren voor nodig en in die tussentijd kunnen die biofuels zeker een antwoord bieden om die CO₂ te gaan reduceren. Ik vind toch wel dat de reactie van de collega van Groen een beetje te kort door de bocht is. Het is een en-en-verhaal en ik denk dat we daar moeten op inzetten. Punt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Koen Daniëls aan Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vaardagenvereiste in het kader van de opleidingen binnenvaart – 89 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): In het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) betreffende het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van de regelgeving over technische voorschriften voor binnenschepen en binnenvaartpersoneel – wat een titel - lezen we onder meer een onderdeel 'Harmonisering criteria binnenvaartopleidingen'. Door een dispuut tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de Europese Unie erkent de CCR zowel de criteria voor beroepsopleiding van de CCR, de oude regeling, als die van de EU, de nieuwe regeling. Hierdoor bestaan er momenteel verschillende vereisten voor binnenvaartopleidingen. Er wordt vastgesteld dat binnenvaartbedrijven nu uitwijken naar andere landen voor opleidingen en examens die nog niet in overeenstemming met de richtlijn opereren. Onder meer Nederland en Zwitserland zijn examens blijven organiseren zonder onderbreking volgens de oude afspraken: minder vaartijd, kortere duurtijd examens.

Er was een akkoord dat Vlaanderen dit zou aankaarten bij Europa en ook zou pleiten voor de versoepeling van de vaardagenvereiste. Het is momenteel onduidelijk of hiervoor al actie is ondernomen en zo ja, welke resultaten dit heeft opgeleverd. Concreet gaat het er dan bijvoorbeeld over of vaartijd op de simulator al dan niet meetelt. Telt vaartijd op het eigen vaartuig of dat van de familie mee of niet? Ik moet in deze commissie niet uitleggen waarom de binnenvaart in het kader van de modal shift zo belangrijk is. Onze Vlaamse binnenvaart is momenteel goed aan het werken op onze binnenlandse wateren maar ook in Duitsland. Ze zijn daar massaal met steenkool aan het varen omdat de Rijn te laag staat en onze binnenschepen iets minder diepgang hebben. Als wij die modal shift willen, dan moeten wij er toch echt voor zorgen dat wij het de weinige leerlingen die kiezen voor binnenvaart, niet moeilijker maken. Wij mogen in Vlaanderen niet aan 'goldplating' doen als andere landen dezelfde vaarbewijzen kunnen afleveren door gebruik te maken van andere regels.

Er wordt vastgesteld dat nog niet alle beroepskwalificaties voor binnenvaartpersoneel zijn aangepast. De beroepskwalificatie 'kapitein op managementniveau' moet nog gefinaliseerd worden. Ook de operationele uitwerking waarbij wordt vastgesteld welke vaardagen meetellen voor de vaardagenvereiste, bezorgt de toekomstige studenten heel wat kopzorgen. Ook collega Annick De Ridder heeft mij daarover aangesproken.

Ik heb deze vraag ook gesteld aan minister Weyts, maar ze is in deze commissie beland. Hebben u en minister Weyts de kwestie die ik hier heb uitgelegd, al aangekaart bij Europa? Zo ja, wat was de uitkomst hiervan? Zo neen, wanneer zal dit gebeuren?

Wat is de stand van zaken en timing voor de aanpassing van de beroepskwalificaties? Binnenvaart is een belangrijke pijler in de modal shift. Het is dan ook belangrijk dat de opleiding in overeenstemming met de regelgeving van hogere overheden is, zonder dat er aan goldplating wordt gedaan. Bent u ervan op de hoogte dat de Vlaamse vereisten verder gaan dan wat hogere overheden in Europa opleggen? Indien ja, welke hogere vereisten liggen er voor en vanuit welke motivatie?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Daniëls, bedankt voor uw vragen. Het antwoord is voorbereid in samenspraak met het kabinet van minister Weyts, maar ik heb de eer om u het antwoord van onze administraties te bezorgen.

De Vlaamse Regering heeft de richtlijn betreffende de erkenning van beroepscompetenties voor het binnenvaartpersoneel al gedeeltelijk omgezet. Het omzettingsbesluit werd door de Vlaamse Regering op 6 mei 2022 definitief goedgekeurd.

In die Europese richtlijn worden de voorwaarden en procedures vastgesteld voor de certificering van de kwalificaties van alle personen die betrokken zijn bij het bedienen van een vaartuig dat de binnenwateren in de Europese Unie bevaart, dus niet alleen de schippers, alsmede voor de erkenning van die kwalificaties in de respectievelijke lidstaten.

De richtlijn zorgt voor een verdere harmonisering van de wetgeving op het gebied van beroepskwalificaties in de binnenvaart in Europa en tegelijkertijd zorgt ze voor een bevordering van de arbeidsmobiliteit in en veiligheid van de scheepvaart.

De richtlijn werd omgezet door middel van een besluit van de Vlaamse regering (BVR) en verder door een aantal uitvoeringsbesluiten. In het BVR zelf staan de bepalingen van de richtlijn waar we niet van mogen afwijken. Deze bepalingen staan duidelijk gestipuleerd in de richtlijn. Dat zijn de competentiestandaarden en die zijn zonder meer opgenomen in het BVR. Voor die bepalingen in de Europese richtlijn waar we meer vrijheid hebben, zullen we de elementen omzetten via uitvoeringsbesluiten. Hier gaat het dan specifiek over de procedures rond de erkenning van opleidingsprogramma's, simulatoren, artsen die medische verklaringen mogen afgeven, de regels voor stadsrondvaartboten, het organiseren van de centrale examencommissie enzovoort.

Het BVR zelf waarin de vaste bepalingen van de richtlijn staan, is goedgekeurd op 6 mei. Het uitvoeringsbesluit is al een eerste keer principieel goedgekeurd op 8 juli en is overgemaakt aan de Raad van State. De Raad van State heeft tot 4 november de tijd om een advies te geven.

U vraagt of het probleem ook is aangekaart bij Europa. Het is alleszins binnen de gremia allemaal aangekaart. Ook het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) heeft binnen de diverse fora, waaronder de CCR en het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI), de tekortkomingen en tegenstrijdigheden op verschillende momenten aangekaart. Maar finaal heeft men datgene wat omgezet moest worden, ook omgezet in een BVR enerzijds en in uitvoeringsbesluiten waar we wat meer souplesse aan de dag konden leggen. Dat is op dit ogenblik lopende.

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): Dank u wel, minister. Ik zou u toch willen vragen om in overleg te gaan met de opleidingen die we in Vlaanderen hebben. Ik denk dat het zinvol is dat uw kabinet en het kabinet van minister Weyts dat doen. Zoals u weet, moet het gebeuren in het kader van een goedgekeurd opleidingstraject, een zogenaamd GOP. MOW heeft de binnenvaartopleidingen die we in Vlaanderen hebben, erkend als GOP's, als goedgekeurde opleidingsonderdelen. Maar men moet heel veel tijd aan boord doorbrengen. Wat zie ik nu in Nederland? In Nederland doet men de opleiding op een schip dat aan wal ligt en dan is men aan boord en bouwt men op die manier dagen op aan boord. Maar in Vlaanderen zijn die opleidingslokalen aan wal, in gebouwen. Een volmatroos moet 270 dagen aan boord zijn en een stuurman zelfs 360 dagen. Wij zetten onze opleidingen zo echt buiten de markt. Dat kan echt niet de bedoeling zijn.

Het gaat vooral over de zevendejaars. Die regelgeving is nu aangepast terwijl de studenten eigenlijk in hun opleiding zitten. Die voelen zich eigenlijk bekocht, want ze hadden het vooruitzicht om er te komen maar nu wordt eraan gedraaid. Vanuit MOW krijg ik het signaal dat het niet eenduidig is hoe zij nu aan de nodige vaartijd kunnen geraken binnen hun opleiding.

Minister, ik weet niet of u daar nu onmiddellijk op kunt antwoorden en dat neem ik u niet kwalijk, maar ik wil u vragen om ervoor te zorgen dat degenen die in de opleiding zijn gestapt, die opleiding kunnen vervolmaken binnen de contouren

waarbinnen ze zijn ingestapt. Daarnaast wil ik wat betreft de opleidingen, waarvan ik merk dat er op andere plaatsen creatief mee wordt omgegaan, ook vragen dat we niet meedoen aan die zotternijen en dat we dat aanklaarten en dat we ervoor zorgen dat men ook aan boord verder vaartijd kan opbouwen en zo de vaarbevoegdheid kan verwerven zodat men tenminste kan varen, want dat is de reden waarom die gasten in die opleiding stappen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: U weet dat een opleidingsschip aankopen, sowieso een dure aangelegenheid is. Men kan een euro maar een keer uitgeven. Binnen De Vlaamse Waterweg noch binnen MOW is het kopen van schepen op dit ogenblik de grootste prioriteit, maar dat neemt niet weg dat er uiteraard wel een oplossing moet worden gezocht voor deze problematiek.

U hebt de oplossing van Nederland geschetst. Ik weet niet of dat de bedoeling is van een opleiding. Of men in een lokaal zit of men geeft een opleiding op een schip dat aan de kade ligt, maakt volgens mij weinig verschil. Maar alleszins zijn we zowel met het departement Onderwijs als met de sector in overleg en kijken we hoe we tot een oplossing kunnen komen om te zorgen dat ze voldoende vaartijd kunnen hebben. Tegelijkertijd zit ook het Kenniscentrum Binnenvaart mee aan tafel. Kortom, met alle mogelijke partners en sectoren zitten we aan tafel om te kijken hoe we daar oplossingen voor kunnen vinden.

We kennen de problematiek, maar vandaag heb ik geen pasklaar antwoord om heel de sector gerust te stellen. Maar men is er alleszins mee bezig binnen alle mogelijke fora om te kijken hoe men daar toekomstgericht een antwoord op kan bieden.

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): Minister, ik wil u en uw collega Weyts echt oproepen om dit ter harte te nemen en om niet aan goldplating te doen. Ik heb nog een voorbeeld: de opleiding voor schipper of aspirant-schipper zou terechtkomen in het hoger onderwijs, omdat men die wil inschalen in niveau 5. Dat is graduaat en dus hoger onderwijs, terwijl men dat in andere landen in het secundair onderwijs houdt. Ook daar zijn wij blijkbaar strenger in de leer dan we zouden moeten zijn. Ik wil echt een oproep doen aan u en uw kabinet maar ook aan MOW om het gezond boerenverstand, of liever schippersverstand, te gebruiken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegenomen filezwaarte in het Vlaamse Gewest – 100 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Op 27 september 2022 vernamen we via de website van Statistiek Vlaanderen dat de filezwaarte op de hoofdwegen in het Vlaamse Gewest in augustus 2022 gemiddeld 689 kilometeruren per werkdag bedroeg. Dat wil zeggen dat er in de 12 voorafgaande maanden, dus van september 2021 tot augustus 2022, elke werkdag gemiddeld 689 kilometer file was gedurende 1 uur. Dat is 20 procent meer dan in augustus 2021. In vergelijking met de laatste augustusmaand voor de coronacrisis, augustus 2019, is er zelfs sprake van een stijging met 6 procent.

Minister, hoe reageert u hierop?

Is het nu, wegens de huidige crisis, niet het moment om net meer mensen naar het openbaar vervoer te trekken?

Hebt u op korte termijn nog campagnes gepland om het openbaar vervoer als kostenvriendelijk en duurzaam vervoersmiddel in de verf te zetten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Mertens, voor uw vragen. We worden dagelijks met de files geconfronteerd, zeker vanuit het verre Limburg richting Brussel.

Hoe reageren we daarop? We herinneren ons hoe doods het op onze wegen was, zeker toen de covidpandemie pas was uitgebroken. Als we dan nu zien dat er opnieuw files zijn, wijst dat enerzijds op een volledige economische heropleving. Dat kunnen we op zich alleen maar toejuichen. Anderzijds zouden we natuurlijk liever zien dat aan die economische heropleving ook onmiddellijk een grotere modal shift zou zijn gekoppeld en dat er veel meer transport via andere duurzame alternatieven zou gebeuren.

Ik zie wel nog altijd een stijging van het fietsverkeer. Ik denk ook wel dat de statistieken dat straks zullen uitwijzen, maar de filezwaarte neemt enorm toe. Dat zien we aan wat het Federaal Planbureau heeft aangekondigd en men verwacht zelfs dat dat nog een tijdje zal blijven stijgen.

Dat neemt niet weg dat we tal van maatregelen moeten nemen om, zoals u zelf suggereert, mensen naar het openbaar vervoer te trekken. Dat doen we door gerichte campagnes. Die lopen op dit ogenblik volop.

We zien ook dat we hoe langer hoe meer reizigers terugwinnen, maar we zitten wel nog niet op het cijfer van precorona. We doen dat met campagnes, maar tegelijkertijd doen we dat ook met ons openbaredienstcontract en tal van extra financiële middelen om het openbaar vervoer opnieuw attractiever te maken door in te zetten op de klantvriendelijkheid, duurzaamheid en efficiëntie.

Daarnaast – en vanmorgen stond ik zelf nog stil naast een muur van vrachtwagens – willen we zeker ook die goederentransporten faciliteren met duurzame alternatieven. We zijn bezig aan onze laatste spoorwegbrug over het Albertkanaal. Die kan voor 30 procent meer trafiek over de toch wel drukst bevaren waterweg zorgen. Dat is initieel goed voor 40 miljoen ton. Als er dus 30 procent aan tonnage kan bij komen, dan is dat zeker een goede zaak. We kijken echter ook naar het goederentransport over het spoor. We werken wat dat betreft zeker goed samen met de collega's uit de Federale Regering. Ik ben ook blij met de extra middelen die men toekomstgericht zal inzetten om ook daar de modal shift te bewerkstelligen.

We moeten continu blijven monitoren. Liever geen files, maar anderzijds is de economische heropleving natuurlijk wel een goede zaak.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik heb geen bijkomende vragen, maar het is fijn om te horen dat er toch enorm wordt ingezet op een aantal campagnes.

U zei net dat u de federale collega's aan de mouw trekt voor het goederentransport per spoor. U mag dat zeker ook doen voor het personenvervoer. Ik heb gisteren nog eens geprobeerd om met de trein te reizen. Ik ben hier om kwart voor zeven 's avonds vertrokken en was om half elf thuis. Bij dezen ook een warme oproep

om dat nog eens onder de aandacht te brengen. Goed voor één keer. Ik ben nu gelukkig met de wagen, maar ik zag net dat diezelfde vertragingen opnieuw werden aangekondigd, waardoor de aansluiting naar Limburg wordt gemist.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega, de voorbije jaren zijn de liberalen altijd verantwoordelijk geweest voor het spoor en we hopen dat dat probleem nu met de extra investeringen die de groene minister, ook bij deze begrotingsonderhandelingen, heeft kunnen bekomen, zal worden opgelost. Er is eindelijk een beheersovereenkomst met de NMBS; ook dat was tijdens de vorige legislatuur niet gelukt.

Minister, ik wil nog een aanvullende vraag stellen. De maatregelen die u aanhaalt, gelden vooral voor de middellange of lange termijn, maar u hebt ook het voorstel van de 1 eurodeal gedaan. Die zal er niet komen. Eigenlijk is er in deze crisissituatie door de Vlaamse Regering op geen enkel moment een extra signaal aan de reizigers gegeven om hen aan te moedigen om meer het openbaar vervoer te gebruiken. Wij vinden dat nog altijd een jammerlijke zaak dat dat niet is gebeurd. Campagnes zijn mooi, maar we moeten er vooral voor zorgen dat mensen worden aangetrokken door een heel performant aanbod dat heel goed werkt. Het is alleen dan, zoals mijn collega aangeeft, dat mensen ook een tweede keer op die bus zullen stappen. Ook daarover denk ik dat we in de toekomst nog veel interessante debatten zullen voeren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat ik een kleine correctie moet aanbrengen, want mevrouw Mertens heeft geprobeerd om met de trein, weliswaar ook openbaar vervoer, naar huis te gaan, niet met de bus. (*Opmerkingen van Stijn Bex. Gelach*)

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over spiegelafstelplaatsen voor vrachtwagens – 149 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, we moeten verkeersongevallen zoveel mogelijk voorkomen en uiteraard ook dodehoekongevallen. Goed afgestelde spiegels zijn daarbij van cruciaal belang. Er zijn in Vlaanderen zeventien zogeheten spiegelafstelplaatsen. Daar kunnen vrachtwagenchauffeurs de spiegels van hun voertuigen correct afstellen door middel van getekende vakken die de verplichte zichthoeken van de spiegels laten zien. Zo'n afstelling is heel individueel, want die is afhankelijk van de lengte, de zithouding en de ervaring van de chauffeur. Dat is maatwerk en het is essentieel dat dat gebeurt in het kader van de verkeersveiligheid.

Uit recente cijfers die u aan mevrouw Lambrecht bezorgde, blijkt – gelukkig – dat het aantal dodehoekongevallen daalt, van 34 in 2020 naar 26 in 2021. In juni van dit jaar waren er dat al 15. Maar elk ongeval is er uiteraard een te veel. Om die dodehoekongevallen te voorkomen, lijkt het voor mij toch essentieel dat die spiegels goed worden afgesteld.

We krijgen het signaal dat Vlaanderen in de toekomst die spiegelafstelplaatsen voor vrachtwagens zou sluiten. Klopt het dat Vlaanderen de spiegelafstelplaatsen zal sluiten? Zo ja, op welke termijn?

Mocht dat zo zijn, waar is dat dan op gebaseerd? Hoe zult u er dan voor zorgen dat de chauffeurs hun spiegels zo goed mogelijk kunnen afstellen zodat er zo min mogelijk dode hoek overblijft?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, ik wil u onmiddellijk geruststellen dat het zeker niet de bedoeling is om de spiegelfastelplaatsen overal te gaan sluiten. Absoluut niet. U weet ook dat wij in ons verkeersveiligheidsplan specifiek aandacht hebben voor de dodehoekongevallen, waarvan er helaas nog veel te veel gebeuren.

Daarom zetten wij in ons verkeersveiligheidsbeleid ook specifiek in op het sensibiliseren rond dodehoekongevallen. Anderzijds vragen we ook aandacht voor de spiegelfastelplaatsen.

Goede collega Keulen heeft mij reeds meermaals meegenomen naar onder andere een aantal busmaatschappijen in en rond het Lanakense, waarbij ik kon zien dat heel wat busmaatschappijen zelf in die spiegelfastelplaatsen investeren en samen met het onderwijs zorgen dat daarrond heel wat campagnes worden uitgerold. Dat is toch echt wel heel belangrijk.

Ik zal zeker geen spiegelfastelplaatsen sluiten. Bij De Lijn hebben we er diverse, bij de busexploitanten hebben we er verschillende en ik weet dat ook heel wat transportbedrijven daarop inzetten. We hebben er veel meer dan zeventien. Die zeventien zijn er misschien in het verleden ooit gekomen in het kader van afspraken tussen de Vlaamse overheid en een private instantie. Ik weet alleszins dat er heel wat in Vlaanderen zijn en ik vind dat ook een goede zaak. We blijven daar zeker ook op inzetten.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Die zeventien heb ik op de website van de Vlaamse overheid gevonden. Zoveel te beter als dat er meer zijn en zoveel te beter dat het signaal dat ik heb gekregen, niet zou kloppen. Het zou ook een totaal verkeerd signaal zijn om de spiegelfastelplaatsen te sluiten op een moment dat we maximaal zouden moeten inzetten op verkeersveiligheid.

Wat wel een bezorgdheid is – en misschien is mijn vraag daar een beetje aan gekoppeld –, is dat het inderdaad klopt dat heel wat van die spiegelfastelplaatsen zich bij private firma's bevinden. Als ik goed ben ingelicht, krijgen ze daar subsidies voor. In ruil moeten ook chauffeurs van andere firma's daar hun spiegels kunnen afstellen. Men heeft mij echter ingefluisterd dat als die subsidies eenmaal bereikt zouden zijn, de spiegelfastelplaatsen die zich op privaat domein bevinden dan niet langer toegankelijk zouden zijn voor andere chauffeurs dan die van het bedrijf. Misschien komt de bezorgdheid daarvandaan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, ik zal aan het departement vragen of men die website kan aanpassen, want het is niet zo dat het er maar zeventien zijn. Die zeventien horen bij contracten uit het verleden.

Het mag zeker niet de bedoeling zijn dat de spiegelfastelplaatsen zouden verdwijnen als de subsidies zijn afgelopen. We moeten daarop blijven inzetten. Ik neem dat zeker ter harte. We zullen kijken hoe we daar verder mee zullen omgaan en we zullen de website desgevallend laten aanpassen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over letselongevallen met en door landbouwvoertuigen
– 169 (2022-2023)**

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Het is momenteel hoogseizoen in de landbouwsector. Onze landbouwers zijn op heel veel plaatsen druk bezig met oogsten. Het is daarom niet verrassend dat er in de maand oktober meer ongevallen met landbouwvoertuigen gebeuren. Uit cijfers van het verkeersinstituut Vias blijkt dat er vorig jaar in oktober maar liefst 30 letselongevallen gebeurden waarbij een landbouwvoertuig betrokken was. Dat komt neer op gemiddeld 1 ongeluk per dag in oktober. Ook in 2020 kunnen we vergelijkbare cijfers waarnemen. In oktober gebeurden er 15 ongevallen, maar in september van dat jaar 30. In 2019 vonden er 21 letselongevallen met een landbouwvoertuig plaats.

In de zomermaanden, wanneer op de akkers en velden gezaaid en geoogst wordt, is het ook enorm druk en ligt het ongevallencijfer ook hoog, maar in het najaar stijgt dit cijfer nog meer door de slechte weersomstandigheden. De modder, die vaak aan de oorzaak van de ongevallen ligt, speelt in natte weersomstandigheden een grotere rol. Bovendien is de zichtbaarheid in deze periode van het jaar vaak ook slechter. Vias stelt vast dat er sinds 2010 in totaal gemiddeld 204 letselongevallen per jaar gebeuren met 252 slachtoffers.

Bovendien mogen we de ernst van zulke ongevallen niet uit het oog verliezen. Vaak zijn de gevolgen van ongelukken met een landbouwvoertuig zeer ernstig, aangezien het om grote zware voertuigen gaat.

Om deze ongevallen te vermijden roept Vias op tot alertheid van de landbouwers, maar zeker ook van de fietsers en automobilisten. Landbouwers mogen de modder van hun akkers niet zomaar op de openbare weg achterlaten, maar ze kunnen ook niet elke keer een uur gaan vegen om alles schoon te maken als ze van hun land komen. Ze moeten wél het gevaar signaleren. Het is dus ook aan de fietsers en automobilisten om hun snelheid aan te passen aan de weersomstandigheden, de staat van de weg en de zichtbaarheid.

Minister, hoe zult u landbouwers, fietsers en automobilisten hier alert op maken?

Zijn of liggen er initiatieven voor sensibilisering op tafel om dergelijke ongelukken te vermijden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw terechte vragen en bekommernissen, mevrouw Mertens.

Ook sensibilisering staat in ons verkeersveiligheidsplan hoog op de agenda, zeker als het gaat over het landbouwverkeer. We hebben daarvoor heel gerichte sensibiliseringscampagnes. In de zomer hebben we met wielrenner Yves Lampaert en Boerenbond een campagne opgezet om specifiek aandacht te vragen voor verkeersveiligheid in het landbouwverkeer. We spreken enerzijds de bestuurders van de landbouwvoertuigen aan en anderzijds de actieve weggebruiker. Op het moment dat die met elkaar in conflict komen, ontstaat er zeker een gevaarlijke situatie. De boodschap was daarom heel duidelijk: we vragen aandacht voor de gevaren van afleiding, aandacht voor de gevaren van een onaangepaste snelheid, aandacht voor subjectieve onveiligheid en aandacht voor de gevaren verbonden

aan modder op de weg, want ook daar is er vaak een link naar verkeersongevallen. Kortom: we blijven daar ook op focussen.

Ik denk dat het heel terecht is dat u dat vandaag nog eens duidelijk onder de aandacht brengt. De zomer is nu wel voorbij en de oogst is bijna grotendeels binnen, maar als we die zware landbouwvoertuigen en soms ook fietsers die onoplettend zijn zien, dan moeten we conflicten in dergelijke omstandigheden zeker vermijden en vandaar dat we volop de kaart trekken van die sensibiliseringscampagnes.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Het is heel fijn om te horen dat daar aandacht aan wordt besteed. Ik kreeg van een collega ook te horen dat Boerenbond en Landelijke Gilden in samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) acties opzetten die vooral gericht zijn op de leerlingen uit het vierde, vijfde en zesde leerjaar en dat daar ook wel wordt gesensibiliseerd. Het is zeer belangrijk dat dat van jongs af aan wordt bijgebracht.

Wat ik zelf heel belangrijk vind, is dat fluohesje. Het begint eigenlijk met de zichtbaarheid. Ik hoop ook dat iedereen daar blijvend aandacht voor zal hebben.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.