

vergadering **C159**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 2 maart 2023

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de modal shift in het woon-werkverkeer – 1438 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen – 1480 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de enquête van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer – 1491 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opmars van de fiets voor het woon-werkverkeer – 1512 (2022-2023)	5
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de Vlaamse regiovorming en de vijftien referentieregio's op de vervoerregio's – 1533 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de incompatibiliteit tussen de Vlaamse regio's en de vervoersregio's, wat de basisbereikbaarheid betreft – 1534 (2022-2023)	15
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over door jongeren veroorzaakte dodelijke ongevallen – 1537 (2022-2023)	21
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zelfrijdende voertuigen in Vlaanderen – 1574 (2022-2023)	25
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aantal zwartrijders op de trams en bussen van De Lijn dat erg hoog blijft – 1586 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zwartrijden bij De Lijn – 1620 (2022-2023)	28
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het geplande themapark naast de luchthaven van Deurne – 1487 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen voor een themapark naast de luchthaven van Deurne – 1488 (2022-2023)	33

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het systeem van combitickets voor parkeren en openbaar vervoer in steden

– 1598 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject van De Lijn met een combiticket voor parkeren en gebruik openbaar vervoer

– 1617 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een combiticket voor het gebruik van parking en openbaar vervoer

– 1630 (2022-2023)

41

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dalende tevredenheidscijfers bij De Lijn

– 1612 (2022-2023)

48

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over rolstoelgebruikers die De Lijn voor de rechter dagen wegens de slechte toegankelijkheid van bus en tram

– 1616 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het discrimineren van rolstoelgebruikers bij De Lijn

– 1621 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over rolstoelgebruikers die De Lijn voor de rechter dagen

– 1634 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van bussen en trams van De Lijn

– 1639 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van de haltes en de bussen en trams van De Lijn

– 1665 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van de haltes van De Lijn

– 1676 (2022-2023)

55

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de modal shift in het woon-werkverkeer**– 1438 (2022-2023)****VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen****– 1480 (2022-2023)****VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de enquête van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer****– 1491 (2022-2023)****VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opmars van de fiets voor het woon-werkverkeer****– 1512 (2022-2023)****Voorzitter: de heer Bart Claes****De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, de FOD Mobiliteit heeft voor de zesde keer een federale enquête naar het woon-werkverkeer gevoerd. Tussen 1 juli 2021 en 31 januari 2022 werden de gegevens van bijna vierduizend werkgevers en 1,6 miljoen werknemers onderzocht. Het onderzoek vond plaats in volle coronaperiode – dat moeten we wel vermelden – dat heeft ongetwijfeld een impact gehad op de cijfers.

We zien uit de resultaten dat er een sterke stijging is van het aantal fietsers, zowel bij inwoners van het Vlaamse Gewest – plus 21,9 procent – als bij Brusselaars – plus 65,5 procent –, met een belangrijke rol voor e-bikes en speedpedelecs.

De grote verliezer is niet zozeer de wagen – slechts min 1,3 procent ten opzichte van 2017, terwijl we het wagengebruik toch wel naar beneden willen krijgen – maar wel alle vormen van gemeenschappelijk transport. Het aandeel tram- en busverplaatsingen daalt in Vlaanderen met meer dan 17 procent, net als het treingebruik. Wat vooral verontrustend is, is dat het voor tram en bus geen eenmalig corona-effect is, maar een constante daling sinds 2005. Voor de trein zou het corona-effect wel een verklaring kunnen bieden aangezien er nog wel een stijging is ten aanzien van 2005. Carpooling gaat er het sterkst op achteruit, en daalt 30,1 procent.

Mijn vragen zijn de volgende. Welke lessen trekt u uit de federale enquête woon-werkverkeer? Hoe wilt u het openbaar vervoer en carpoolen opnieuw aantrekkelijker maken ten opzichte van het individuele autogebruik?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, in de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) 2023 konden we lezen: "Voor het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 6) wordt begin 2023 de rapportering over het veldwerk (oktober 2021 – oktober 2022) opgeleverd. In januari 2023 gaat het veldwerk van het nieuwe OVG 7 van start. Op die manier verzamelen we ook in 2023 data over het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen."

Op de website van Vlaanderen over het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) lezen we nog niets over het nieuwe onderzoek, maar de resultaten van OVG 6 zijn ook nog steeds niet raadpleegbaar. Meer zelfs, de status staat op 'Veldwerk OVG 6 opgestart'. We vernemen dat het Departement Mobiliteit en Openbare

Werken (MOW) op 27 september 2021 het verplaatsingsonderzoek heeft opgestart, maar verdere info blijft uit.

Daarnaast werd ook in de begrotingstoelichting geschreven: "Net zoals OVG 6 is dit onderzoek een samenwerking tussen het departement MOW en Brussel Mobiliteit, om zo ook het verplaatsingsgedrag van de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mee te nemen."

U weet, minister, als bewoner van een grensgemeente ben ik me bewust van de voordelen en nadelen van de mobiliteit tussen regio's. In de Vlaamse gemeenten die grenzen aan Wallonië, blijft ook deze connectie tussen die twee Belgische regio's van belang, want wie verdere invulling van de knelpuntberoepen wil realiseren, zal ook over de grens moeten durven kijken. Die verplaatsingen zijn dus ook het onderzoeken waard.

Minister, daarom had ik graag van u het volgende geweten. Hoe komt het dat de resultaten nog niet beschikbaar zijn? Zijn er problemen met het nieuwe onderzoek? Hoe verloopt de samenwerking met Brussel? Waarom wordt Wallonië niet betrokken in dit onderzoek?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik ga niet mijn hele inleiding voorlezen, want dat is al voor een deel gebeurd door beide collega's Fournier en Bex. Een paar zaken wil ik toch meegeven.

Voorals in Vlaanderen blijkt de omslag naar het fietsen helemaal ingezet, met 20,8 procent van de werknemers die met de fiets naar het werk gaan. In Brussel is dat 7,2 procent en in Wallonië slechts 2,4 procent. Het blijkt dat in Vlaanderen de fiets ook over lange afstand een volwaardig vervoersalternatief aan het worden is.

Het openbaar vervoer verliest terrein, en dat is volgens de enquête vooral te wijten aan covid. Dat heeft daar inderdaad op ingewerkt, collega Bex, maar vooral ook telewerk als een nieuwe vorm van werkorganisatie. Ik denk dat we dat nog meer moeten promoten, ook binnen de overheid zelf. De bedienden en ambtenaren die het meest in aanmerking komen om te telewerken, blijken tevens de grootste gebruikers van het openbaar vervoer en meer bepaald van de trein te zijn.

De wagen verliest, al is het dan geleidelijk aan, terrein en dan vooral in Brussel en Vlaanderen. In Wallonië is het zelfs omgekeerd. Zo zakt het gebruik in Vlaanderen van 68,7 procent tot uiteindelijk 66,7 procent in 2021. We doen nu op vier jaar tijd waar het daarvoor twaalf jaar nodig had om dezelfde daling te krijgen.

We hebben altijd gesteld dat we de fietser uit de bus moeten halen en de automobilist op de fiets of in tweede orde op het openbaar vervoer. We zien nu dat we niet alleen de fietser uit de bus krijgen maar er ook in slagen om de automobilist op de fiets te krijgen.

Op één onderdeel blijft deze enquête een spijtige zaak, zelfs een beetje een gemiste kans, want de verplaatsing die men uitspaart, is de meest duurzame. Ditmaal is er door covid meer telewerk dan ooit. De enquête was misschien een kans geweest om ook dit nieuw fenomeen van telewerken in beeld te brengen.

Minister, wat zijn de bevindingen die u haalt uit deze enquête? Zijn er zaken die deze cijfers aantonen waar u uw beleid op dient te wijzigen, of bepaalde ingeslagen paden die succesvol blijken, nog te versterken?

Welke maatregelen hebt u reeds genomen en gaat u nog nemen om nog meer automobilisten op de fiets te krijgen, en wie dat niet ziet zitten, naar het openbaar vervoer te lokken?

Het departement MOW doet jaarlijks een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag. Gaat hierin de meest duurzame verplaatsing opgenomen worden, namelijk de verplaatsing die men uitspaart en niet doet?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Collega's, ik denk dat er al veel gezegd is. Ik ga de inleiding ook vrij kort houden.

In de driejaarlijkse enquête zien we dus dat 95 procent van de werkgevers een fietsvergoeding uitkeert, 73 procent heeft een overdekte fietsenstalling, en met 20 procent zijn we in Vlaanderen koploper wat betreft het aantal werknemers die met de fiets naar het werk gaan. Voor Brussel is dat 7 procent, voor Wallonië slechts 2 procent. Misschien heeft het landschap en de hellingsgraad daar ook wel wat mee te maken: als je ergens in de buurt van de Stockeu en La Redoute woont, zie ik je niet onmiddellijk elke keer vrolijk naar je werk fietsen, tenzij elektrisch dan.

Maar in elk geval heb ik toch wel de volgende vragen. Hoe beoordeelt u deze recente cijfers? Bent u van oordeel dat deze cijfers in de lijn der verwachtingen liggen met het oog op het bereiken van de doelstellingen van de modal shift? Indien niet, hoe zult u ervoor zorgen dat dit wel het geval is? Hoe zult u ervoor zorgen dat het aandeel fietsende werknemers verder blijft toenemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor uw vragen. De federale enquête voor het woon-werkverkeer werd afgenomen bij onder andere ondernemingen die minstens honderd mensen in dienst hebben, alsook bij een aantal werknemers inzake de woon-werkverplaatsingen. Ik denk dat het nieuws dat eruit komt, niet verrassend is. Het ligt in de lijn der verwachtingen. Het aandeel van de fiets is sowieso gestegen. Dat blijkt uit heel wat monitoring en uit tal van cijfers die we her en der hebben. Dat is helemaal niet nieuw.

Wat zeker ook belangrijk is om mee te geven, is de nuance – zoals ook de vraagstellers zelf al gezegd hebben – dat de enquête heeft plaatsgevonden in de periode van juni 2021 tot februari 2022, dus een periode toen onder andere de covidpandemie nog volop woedde en corona nog volop aanwezig was. Uiteraard moeten we de resultaten ook duidelijk in het licht van dat tijdsperspectief plaatsen.

We weten immers allemaal dat corona of covid een grote impact had op het gebruik van het openbaar vervoer, maar ook op carpoolen. En het gaf tegelijkertijd ook wel een boost aan het fietsen, omdat mensen zich door covid sowieso op een andere manier gingen verplaatsen.

Op het hoogtepunt van de lockdowns weten we ook dat bij De Lijn het aantal reizigers sowieso was teruggevallen, op een gegeven moment tot 10 procent. Zelfs begin 2022 hadden we nog een terugval van 40 procent ten opzichte van het jaar 2019. Het vele tele- en thuiswerk, het thuisonderwijs en de sociale activiteiten die op een laag pitje stonden, betekenden minder verplaatsingen. Maar daarnaast ook tout court het feit dat mensen – vanwege het mondkapje en dergelijke – minder geneigd waren om het openbaar vervoer te nemen. Dat zagen we zowel bij de NMBS als bij alle andere vervoersmaatschappijen.

Bijkomend wil ik misschien meegeven dat De Lijn eind 2022 – buiten het perspectief natuurlijk van deze enquête – ongeveer 20 procent minder reizigers had ten opzichte van het precoronatijdperk.

Dat het aandeel fietsverplaatsingen in het totale aantal woon-werkverplaatsingen enorm gestegen is, daar kunnen we alleen maar tevreden over zijn. De fiets heeft

absoluut aan populariteit gewonnen. Dat heeft enerzijds te maken met de technologie van de fietsen: de elektrische fietsen – de e-bikes en speedpedelecs – kenden een enorme boost. Anderzijds investeren wij om de fiets te nemen, en sensibiliseren wij daar ook rond. Ik denk dat dat ook heel duidelijk meegespeeld heeft.

Het aandeel van de fiets wordt alsmaar belangrijker. Dat is zo in de hoofdverplaatsingen – dat is ook waar de enquête betrekking op had – maar we weten uiteraard dat de fiets daarnaast ook nog volop gebruikt wordt voor de voor- en natransporten. Wanneer men van het openbaar vervoer afstapt, maakt men bijvoorbeeld nog gebruik van deelfietsen en dergelijke, dat komt hier zelfs nog niet echt aan bod.

De cijfers liggen voor mij in lijn met de verwachtingen. Ook uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen van 2020 bleek immers dat deze tendensen van modal shift en mental shift sowieso al bezig waren.

Jullie weten dat wij de voorbije jaren enorm veel geïnvesteerd hebben in fietsinfrastructuur. Ik denk onder andere aan de 300 miljoen euro die wij zelf jaarlijks uittrekken, maar ook het stimuleren van lokale besturen en provinciale entiteiten via het Fietsfonds, het Pendelfonds en via het Kopenhagenfonds.

Bijkomend willen we toch ook wel meegeven dat de uitrol van basisbereikbaarheid – waar we zonder meer op 1 juli gefaseerd mee van start gaan – sowieso van belang zal zijn in het verdere verplaatsingsgedrag van onze werknemers en het woon-werkverkeer.

Een aantal mensen hadden ook vragen over het zesde Onderzoek Verplaatsingsgedrag of afgekort OVG 6. Daarin werden voor het eerst vragen rond telewerk opgenomen en werd gepolst naar een afwezigheid van verplaatsing. In OVG 7 staat gepland nog explicieter te bevragen naar het aantal dagen in de week dat er aan telewerk wordt gedaan.

Een aantal collega's hadden vragen bij de timing van OVG 6 en OVG 7. Wat betreft OVG 6: het databestand van het veldwerk werd opgeleverd op 9 december 2022, later dan initieel voorzien. Men ervoer moeilijkheden vanwege corona: enquêteurs die ziek werden of die tijdelijk niet wilden werken omwille van de eigen veiligheid enzovoort. Dat heeft het capteren van data bemoeilijkt. Nu, het databestand is nu opgeleverd en men heeft in principe vier maanden tijd om de data te analyseren en het rapport op te leveren. Wij verwachten het rapport in april dus te krijgen.

Wat OVG 7 betreft: het bestek voor het nieuwe onderzoek werd in juni 2022 gepubliceerd. Er waren twee indieners. De indiener die niet geselecteerd was, is naar de Raad van State gestapt voor een verzoek tot schorsing bij dringende noodzakelijkheid. We zien dat de laatste tijd wel vaker: zodra er een bestek in de markt wordt geplaatst, volgt er zo'n verzoek bij de Raad van State. Dat zorgt natuurlijk telkens voor vertraging. Het arrest van de Raad van State van 22 november 2022 oordeelde dat de eerdere gunningsbeslissing vernietigd moest worden. Sindsdien werkt mijn administratie aan een nieuwe gunningsbeslissing voor OVG 7.

De samenwerking met Brussel Mobiliteit verloopt goed. In overleg met hen wordt de enquête opgemaakt en uitgevoerd. De resultaten worden nu verwerkt. Er werd ook contact opgenomen met het Waalse Gewest een jaar geleden met de vraag om ook te participeren in het bestek van OVG 7, maar daar hebben we tot op heden nog geen antwoord op gekregen.

Dan waren er ten slotte nog vragen inzake de modal shift.

Gezien de tendensen die we waarnemen, heb ik er vertrouwen in dat steeds meer reizigers de auto vaker laten staan. De laatste dagen hebben we gezien dat ook de deelmobiliteit een enorme boost kent. Mensen die een deelauto gebruiken, nemen

ook sneller de fiets voor kortere verplaatsingen. Dat is dus een serieus teken aan de wand dat er toch meer mensen voor kiezen om de auto achterwege te laten en voor duurzaamheid te gaan.

Bij duurzaamheid kijken we naar de fiets en de deelmobiliteit, maar ook het openbaar vervoer willen we aantrekkelijker maken. In dat opzicht hebben we het al meermaals gezegd: basismobiliteit, iedereen is ervan overtuigd dat dat niet werkt, en dus moeten we basisbereikbaarheid zo snel mogelijk uitrollen. Daar gaan we op 1 juli 2023 mee van start.

De Lijn lanceert in 2023 een nieuw en performanter netwerk om meer reizigers aan te trekken. Tegelijkertijd blijft het hoge investeringsritme voor het openbaar vervoer aangehouden. Denk aan de nieuwe tramsporen in Antwerpen, Gent en aan de kust en aan de aankoop van nieuwe tramtoestellen en de eerste elektrische bussen, die geleverd zijn. Dat alles zal de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer mee verhogen.

We blijven ook inzetten op campagnes, en onze mobiliteitsverenigingen, zoals het Netwerk Duurzame Mobiliteit, lanceren ook eigen campagnes, zoals de campagne '30 Dagen Minder Wagen'. Kortom, er wordt heel wat ingezet op tal van sensibiliseringsacties, zowel ten behoeve van het openbaar vervoer als ten behoeve van fietsers.

Het Pendelfonds heb ik al vernoemd, er is de uitrol van de Hoppinpunten. Daarmee kunnen de deelmobiliteit en de aantrekkelijkheid van de fiets mee worden verhoogd, en dat zal ertoe bijdragen dat we de modal shift finaal kunnen faciliteren en uitrollen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, bedankt voor uw antwoord.

Welke lessen moeten we uit die federale enquête trekken? Ik denk zeker dat corona het moeilijk maakt om een helder beeld te krijgen. Minister, ik leid dat ook een beetje af uit het feit dat u wijst op die sterke daling van het gebruik van De Lijn, terwijl we in het aandeel van het openbaar vervoer in het verplaatsingsgedrag voor het woon-werkverkeer slechts een daling zien van 17 procent. Dus waarschijnlijk heeft het ook iets te maken met het feit dat het aantal verplaatsingen in het kader van het woon-werkverkeer door de coronacrisis sterk is gedaald. In dat geval zijn de percentages moeilijker te interpreteren.

Ik denk dat iedereen hier het erover eens is dat we absoluut moeten blijven inzetten op fiets en e-bike en ervoor zorgen dat de mensen die tijdens corona voor een van die twee heeft gekozen, dat ook zullen blijven doen. Wat ik wel een beetje mis in uw antwoord, is hoe we de mensen weer aan het carpoolen kunnen krijgen. Ik neem aan dat dat tijdens corona iets was dat men iets minder makkelijk deed. Samen in de auto zitten, was toen niet de beste manier. Maar er zijn misschien heel wat mensen die een zetje kunnen gebruiken om die goede gewoonte van vroeger opnieuw op te nemen. Hebt u in dat verband nog meer initiatieven te melden? Misschien heb ik het gemist, maar wanneer zouden de resultaten over het onderzoek rond verplaatsingsgedrag beschikbaar zijn? *(Opmerkingen van minister Lydia Peeters)*

In april dus.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Bedankt, minister, voor uw antwoord. De enquête waar naar de collega's verwezen, werd afgenomen in de coronaperiode, maar ik denk dat de cijfers echt hoopgevend zijn. Net zoals collega Bex hoop ik dat de mensen die toen de fiets namen om naar het werk te gaan, dat ook zullen blijven doen. Ik denk

dat we hier in de commissie soms klagen en zagen over het feit dat het allemaal te traag gaat en dat we op het terrein geen vooruitgang zien, maar ik denk dat – als we de cijfers een beetje in perspectief plaatsen – in dit geval de fietser toch wel de winnaar is. Maar ik denk dat we het allemaal eens zijn dat het veiliger moet.

Om terug te keren naar de vraag die ik heb gesteld over de samenwerking met Brussel en het feit dat er geen samenwerking is met Wallonië: ik zou een oproep willen doen om daarin toch de nodige stappen te zetten. U weet dat ik een grensbewoner ben, zoals ik het zelf ook altijd noem, namelijk op de grens met Frankrijk en Wallonië. We hebben in onze streek enorm veel arbeidstekorten, dus het is wel belangrijk om hier een extra inspanning te doen en met de bevoegde ministers samen te zitten om die mobiliteit tussen de verschillende gewesten en tussen de verschillende landen te bevorderen. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik denk dat de omslag is gemaakt, en daarin functioneerde corona als een soort van zweepslag. Ik denk dat een overheid vooral voorwaardenscheppend moet werken, en in dit geval zorgen voor veilige en uitnodigende infrastructuur. Daar doet u meer dan dat een voorganger ooit heeft gepresteerd. Het is vooral zaak om dat grote volume aan kredieten daadwerkelijk omgezet te krijgen in veilige fietspaden. Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA) en andere dingen kunnen daarbij helpen, want soms is een veilige oversteek of een aangepaste inrichting van een kruispunt net datgene wat mensen opgelost willen zien, om dan ook te voet of met de fiets een verplaatsing te maken. Onderschat de dingen in de marge niet die ook kunnen helpen, namelijk alle overheden, maar ook private werkgevers die vandaag werken met verloningen als fietspremies, of bedrijven die fietsen leasen en die beschikbaar stellen aan het personeel, zodat die op die manier een hippe fiets bezitten en meegaan met de tijdsgeest.

Als je tien jaar geleden een hippe fiets als een vorm van alternatieve verloning zou voorstellen, dan zou je de vraag krijgen vanwaar je dat idee haalt. Vandaag is dat in heel wat Vlaamse bedrijven ook al de realiteit, en het sluit ook een beetje aan bij de opmerking van collega Fournier. Er gebeurt ondertussen heel veel, en dat zal altijd achteraf en met een vertraging van een, twee of drie jaar uit onderzoeken blijken. Ik denk dat het verhaal van de deelmobiliteit nog altijd een verborgen schat op zolder is, waarin ook nog stappen vooruit gezet kunnen worden. Dat gaat heel snel, ook het telewerken. Ooit zaten we samen, minister, als burgemeesters in de brandweerzone Oost-Limburg. Sedert corona komen we daar alleen nog maar digitaal samen. Iedereen is aanwezig en niemand klaagt over lange vergadertijden. Iedereen is blij dat die verplaatsingstijd al wordt uitgespaard. En dat is eigenlijk een heel functionele manier van samenwerken. Ik denk dat we allemaal op een bepaald moment noodgedwongen hebben getelewerkt en we zouden het zelf iets meer moeten toepassen om ook op die manier – ‘leading by example’ – anderen aan te zetten tot dat telewerken. Dat werkt niet negatief door op de kwaliteit van de besluitvorming, integendeel zou ik zeggen.

De voorzitter: Onze commissie blijft wel fysiek, collega Keulen.

De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Over het telewerken: er was deze ochtend een vergadering van de vervoerregioraad. Die vindt nog altijd niet digitaal plaats, ondanks mijn diverse vragen. We moeten ons ook steeds verplaatsen. Met de wagen, het kon niet anders. Dat is toch iets om mee te nemen.

In elk geval klopt het wel dat die shift gemaakt is, en dat komt inderdaad omdat heel veel bedrijven dat ook via leasing ter beschikking stellen aan hun werknemers. Nu komt het er vooral op aan de ingeslagen weg verder te gaan, wat we ook doen.

Ik denk dat AWV en MOW overal bezig zijn. Dat zorgt dan weer voor de nodige kritiek op files en dergelijke, maar we moeten erdoor, het kan niet anders.

Tegelijk wil ik ook wel de aandacht vestigen op het feit dat we zeker en vast niet mogen talmen met bijvoorbeeld de diverse Hoppinpunten die neergepoot zullen worden. Daar geloof ik zeer sterk in. Je komt in een station en je moet nog twee kilometer verder. Als er een elektrische fiets op mij staat te wachten, kan ik onmiddellijk door.

Hetzelfde geldt ook voor deelwagensystemen. Elektrische wagens zijn niet de goedkoopste. Het feit dat elk gezin twee of drie wagens heeft, zal ook verdwijnen. Het autobezit zal verminderen, het autogebruik daarom niet, maar dan moeten we kijken of er voldoende deelwagens voorzien worden. Het zijn die zaken waar we zeker niet mogen talmen, waar we zeker op de ingeslagen weg moeten verdergaan. We zijn alleszins hoopvol.

Ik begrijp ook het voorbehoud bij een aantal zaken zoals aangehaald door de vorige collega's wat betreft corona, maar het is toch een opsteker om op de ingeslagen weg verder te gaan.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel voor de uitleg, minister. Uiteraard, die modal shift naar de fiets is een mooi verhaal, en er zijn veel zaken gedaan. Maar – ik ga misschien weer de lastige noot zijn – dat noopt ons nog meer om ons iedere dag voor ogen te houden dat om de twee dagen een fietser of een voetganger omkomt in het verkeer. Dat woon-werkverkeer moet dus op een veel veiliger manier kunnen gebeuren. Er is al veel gebeurd, maar er is nog heel veel nodig om mensen niet meer te hoeven laten kiezen tussen een veilige of een onveilige route. Ik verwijs graag naar het zeer mooie artikel van de Fietzersbond deze week in De Standaard, waar men zich afvraagt hoe het mogelijk is dat een fietser soms moet kiezen tussen twee routes, een veilige en een onveilige. Het zou gewoon overal veilig moeten zijn. Er staan ook zes ambitiepunten in, onder andere die tragere snelheid. Ik ga ze nu niet allemaal opsommen. De modal shift kan maar verder gaan richting de fiets als het veel veiliger wordt. Daar ben ik zeker van overtuigd.

Dan heb ik nog een vraag die aansluit bij wat collega Bex zei over het carpoolen, wat inderdaad nog te weinig wordt gedaan. Minister, hoe staat u tegenover een aparte strook voor mensen die carpoolen, zoals dat in sommige landen het geval al is, zodat zij sneller kunnen doorstromen? Is daar overleg met de federale collega, of zijn daar bepaalde initiatieven?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Mag ik u eerst feliciteren met uw nieuwe look, minister. Het staat u heel goed. Maar voor ik opmerkingen krijg vanuit de wokehoek, ga ik meteen over naar mijn punt.

U hoort ons zeker niet zeggen dat fietsen geen goede zaak is in het kader van de modal shift. Dat het fietsgebruik toeneemt, is positief. Het aantal fietsende werknemers stijgt inderdaad. Ik ken nog een heel aantal oud-collega's die tegenwoordig met de fiets gaan werken.

Maar vaak komt dat ook – en dat is hier al gezegd – omdat het aantrekkelijker is vanwege de vergoeding. Dat maakt het interessanter om met de fiets naar het werk te komen. Vaak komt het ook omdat werknemers een beroep kunnen doen op interessante formules, bijvoorbeeld om via het werk een elektrische fiets te kunnen aanschaffen. Uiteraard is dat iets wat binnen de bedrijven geregeld wordt. Ik wil het ook toejuichen dat heel wat werkgevers inspanningen doen naar infrastructuur en faciliteiten.

Waar het kan, moeten we dat zeker ondersteunen. Maar niet alle werknemers zijn in die mogelijkheid. Dat mogen we toch niet vergeten. Interessante formules zijn niet altijd voor iedereen beschikbaar, in kleinere bedrijven en voor hun werknemers is dat vaak een probleem.

We mogen dus niet vergeten dat de fiets niet voor iedereen een oplossing is. Wie bijvoorbeeld in ploegen werkt en 's nachts werkt – ik kan erover meespreken, ik heb jaren in ploegen gewerkt –, wie van een ruimere afstand moet komen, wie wat ouder is, wie fysiek die langere afstand niet meer aankan, of wie er bewust voor kiest om toch de wagen te nemen, mag niet gestraft worden. Wanneer ondersteunende maatregelen worden genomen om dat fietsen aantrekkelijker te maken, vindt u in ons een bondgenoot. Maar wanneer u maatregelen wilt nemen die automobilisten bestraffen, bijvoorbeeld door technische controles, waardoor mensen gedwongen worden naar een ondermaats of niet bestaand openbaar vervoer te gaan, door het invoeren van een kilometerheffing, waardoor mensen willens nillens naar die fiets gedwongen worden, dan vindt u in ons een verbeterde tegenstander.

Ik wens graag van u te vernemen of u het fietsen aantrekkelijk wilt maken met positieve maatregelen, waardoor mensen vrijwillig kunnen kiezen voor de fiets. Of zult u daarentegen pestmaatregelen nemen, en inzetten op die pestmaatregelen, waardoor u die automobilisten uit de wagen drijft en willens nillens naar de fiets dwingt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Als liberaal ben ik sowieso voor keuzevrijheid en vind ik dat mensen zich moeten verplaatsen op de manier die ze zelf willen en ga ik zeker geen pestmaatregelen uitrollen ten laste van het ene of het andere. Anderzijds moeten we allemaal wel onze klimaatdoelstellingen voor ogen hebben, en wat dat betreft hebben we aangekondigd dat we het aantal voertuigkilometers drastisch willen verminderen. Dat doen we door telewerk en door digitaal te vergaderen, maar er zijn nog voorbeelden, zoals collega Keulen al heeft aangehaald, van zaken die digitaal kunnen en waarvoor er dus geen verplaatsing nodig is. Het is dus een verhaal van enerzijds te verminderen en van anderzijds de verplaatsingen die we toch nog doen, te verschuiven naar duurzame alternatieven, zoals het collectief en openbaar vervoer of de fiets en andere actieve vormen van verplaatsingen. Finaal is er de verduurzaming van het autovervoer zelf. Dat zijn geen pestmaatregelen. Dat zijn maatregelen die we moeten nemen vanwege de klimaatuitdagingen die op ons afkomen.

Een aantal collega's hebben het al gezegd: als overheid moeten we de mensen nergens toe dwingen, maar moeten we een kader scheppen opdat ze hun keuze bewust zouden kunnen maken. Die mental shift moet worden omgezet in een modal shift. Dat kader creëren we onder andere door allerlei regelgevende facetten, waarmee fietsleasing en dergelijke mogelijk zijn gemaakt, maar ook met de uitrol van basisbereikbaarheid, met daarin de Hoppinpunten, waarvan twee derde door lokale besturen gerealiseerd moet worden, met subsidies, en waar de combimobiliteit gefaciliteerd wordt met de terbeschikkingstelling van deelfietsen en auto- en fietsparkeergelegenheid. Dus ook dat faciliteren we volop. Tegelijkertijd zorgen we er met de aanpassing van de infrastructuur voor dat veel meer mensen zullen kiezen voor de fiets.

En ja, we moeten inzake verkeersveiligheid nog altijd een tandje bijsteken. Als ik zeg dat we ongezien veel budget investeren in onze fietsinfrastructuur, dan is dat vooral om mee te geven dat er nog veel werk aan de winkel is inzake meer veiligheid, maar we zien toch wel dat er, dankzij de bedragen die we geïnvesteerd hebben, meer mensen kiezen voor de fiets voor woon-werk- of woon-schoolverkeer.

Zijn we er al? Neen, verre van. We weten uit de laatste Fietsbarometer dat er meer fietsongevallen gebeuren. Natuurlijk, als er zich meer mensen met de fiets verplaatsen, dan heeft dat ook repercussies voor het aantal ongevallen, op de statistieken. De oproep blijft dus, zowel voor de lokale en provinciale overheden als onze eigen entiteiten, om volop te blijven investeren in veilige fietsinfrastructuur.

Er moet uiteraard ook in andere facetten geïnvesteerd worden, zoals carpoolparkings. Ook op carpoolen blijven we inzetten. Er zijn een aantal carpoolparkings die zullen worden uitgebreid, zodat mensen ervoor kunnen kiezen om een deel van een traject zelf te doen en dan de auto op een parking achter te laten om de rest van het traject met meerderen samen te doen. Onder andere de carpoolparking op de E40 is daar een mooi voorbeeld van: die breiden we uit van 35 naar negentig parkeerplaatsen. Zo zijn er nog een aantal carpoolparkings die uitgebreid zullen worden, al struikelen we soms over de vergunningen. We zijn er alleszins volop mee bezig.

Mevrouw Fournier, wat de mobiliteit betreft richting andere regio's of landen, grensoverschrijdend: dat zullen we meenemen en we zullen andermaal contact opnemen met het Waalse Gewest om te kijken hoe we ook daarmee beter kunnen samenwerken, zodat alles goed op elkaar aansluit. Of het nu collectief vervoer of fietsinfrastructuur is, we moeten ervoor zorgen dat meer mensen zich duurzaam kunnen verplaatsen voor hun woon-werkverkeer.

Collega's, ik denk dat we allemaal op dezelfde lijn zitten. Het gaat de goede richting uit, maar we zijn er nog lang niet. De verkeersveiligheid moet beter, we moeten blijven inzetten op veilige en comfortabele fietsinfrastructuur, we moeten het openbaar vervoer blijvend aantrekkelijk maken. Het hele plan van basisbereikbaarheid is erop gericht om het reizigersaantal te doen stijgen. Door bijkomende investeringen te doen inzake toestellen, infrastructuur en doorstroming, hopen we de klantvriendelijkheid te verhogen en hoop ik ook nog meer een antwoord te kunnen bieden voor de modal shift, samen met alle andere facetten – de Hoppinpunten, de P+R-parkings (park and ride), de carpoolparkings, deelmobiliteit. Ik hoop dat we op deze ingeslagen weg verder kunnen gaan en dat de modal shift zich zo hoe langer hoe meer gaat manifesteren.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik heb niet echt een antwoord gehad wat betreft die aparte rijstrook.

Minister Lydia Peeters: Sorry, mevrouw Lambrecht, dat was niet bewust, maar we hebben daar op dit ogenblik nog niet direct zicht op. We kijken nu vooral naar de vrije bus- en taxistroken. Voor het carpoolverhaal zijn er nog niet echt initiatieven lopende. We moeten daarvoor ook samenzitten met de andere gewesten. Het is ook altijd wat moeilijker te traceren. Een auto met een of twee mensen moet in de file aanschuiven, een auto met drie of vier mag wel apart rijden: dat is moeilijk te handhaven. We nemen het echter zeker mee en bekijken het verder.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik denk dat we toch enigszins voorzichtig moeten zijn om uit deze enquête, die alleen over woon-werkverkeer gaat, grote conclusies af te leiden over het succes van de modal shift. Die enquête gaat niet over het aantal verplaatsingen. We weten uit andere studies dat het aantal woon-werkverplaatsingen tijdens corona gedaald is, maar dat er heel veel vrijetijdsverplaatsingen bij zijn gekomen. Het blijft afwachten tot we kennisnemen van het verplaatsingsonderzoek waar collega Fournier naar gevraagd heeft, om goede conclusies te trekken.

Wat de Hoppinpunten betreft: sta me toe te zeggen dat we daar nog heel veel winst van verwachten, want voorlopig zijn er nog niet zo veel. Deelmobiliteit, ik

denk dat we op dat vlak nog heel grote stappen vooruit kunnen zetten. Als je ziet dat Brussel alleen al half zoveel deelwagens heeft als het hele Vlaamse Gewest, dan denk ik dat er nog stappen vooruit gezet kunnen worden. Zo zijn er tal van voorbeelden van hoe we met een goed beleid die modal shift nog kunnen bevorderen. We zitten nog heel ver van de doelstelling uit het regeerakkoord om naar een 60/40-modalshift te gaan. Het verplaatsingsonderzoek zal ons daarvan een indicatie geven, maar ik denk dat er toch nog heel wat stappen nodig zijn voor we daartoe zullen komen. Ik blijf u daartoe aanmoedigen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, het klopt dat de cijfers die we nu hebben, allemaal wat gekleurd zijn door corona, waardoor het moeilijk is om daar echt een duidelijke visie op te hebben. Ook uit OVG 6 gaan we nog geen duidelijke cijfers kunnen halen, want ook dat onderzoek gaat over een coronaperiode. Het zal dus wachten zijn tot OVG 7. U zegt, minister, dat er een bestek is uitgeschreven, maar we hebben nog een jaar te gaan tot de volgende verkiezingen, dus ik weet niet of die resultaten al voor de volgende verkiezingen bekend zullen kunnen zijn. Dit is dus een oproep om het toch allemaal wat sneller te laten verlopen, al is dat waarschijnlijk niet gemakkelijk.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, Vlaanderen en bij uitbreiding België zijn geen regio's van revoluties, maar ik denk wel, minister, dat er een omslag is opgetreden in dat verplaatsingsgedrag, structureel. Gaat dat nu plotseling een hele omslag geven, dat denk ik niet, maar voor mij is het glas halfvol, want je ziet die beweging: de fiets is hip, het voorwaardenscheppend kader, daar werkt u aan zoals niemand dat voordien heeft gedaan, en er zijn nog een aantal dingen die echt rendement moeten opleveren, maar wel al uitgerold worden, zoals de deelmobiliteit, de Hoppinpunten en het telewerken. 'Plus est en nous, plus est en vous', maar op het vlak van de modal shift maken we bewegingen die structureel zijn en in de goede richting gaan.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik denk dat zowat alles is gezegd. Ik zou gewoon zeggen: vaar wel en zie niet om, doe verder zoals we bezig zijn. Maar inderdaad, we moeten wel degelijk de vinger aan de pols houden en de fiets altijd opnieuw in het daglicht stellen. We moeten de randvoorwaarden stellen, zoals de deelmobiliteit en de Hoppinpunten en het comfort van de fietser in die infrastructuur. Wat men misschien minder graag hoort, is dat we ook de verkeersregels in het oog moeten houden. Indien er zoals nu met speedpedelecs nieuwe vervoersmodi bij komen – wat ik voor alle duidelijkheid toejuich –, dan moeten we toch ook wel durven te zeggen dat we aanpassingen moeten doorvoeren om het voor iedereen veilig te houden.

Niettemin denk ik dat we zeker en vast, zoals ik al had gezegd, op de ingeslagen weg verder moeten.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de Vlaamse regiovorming en de vijftien referentieregio's op de vervoerregio's – 1533 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de incompatibiliteit tussen de Vlaamse regio's en de vervoersregio's, wat de basisbereikbaarheid betreft – 1534 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, onlangs hebben we hier beslist dat Vlaanderen opgesplitst is in vijftien referentieregio's. Binnen die regio's is het de bedoeling om alle vormen van intergemeentelijke en bovenlokale samenwerking te laten plaatsvinden. Uiteraard zijn er vandaag nog heel wat samenwerkingsverbanden die niet overeenstemmen met die referentieregio's, zoals de meeste vervoerregio's. Op drie na komen de huidige vervoerregio's niet overeen met de indeling in referentieregio's die Vlaanderen voorzien heeft. Er is een overgangstermijn voorzien: twaalf van de vijftien vervoerregio's zullen op termijn moeten worden herschikt.

Daar heb ik toch een aantal vragen rond, vooral omdat die vervoerregio's op dit moment natuurlijk bezig zijn met de langetermijnvisie rond mobiliteit en ook met het uitrollen van die basisbereikbaarheid. Het zou natuurlijk bijzonder jammer zijn mocht die omschakeling naar referentieregio's dan extra problemen veroorzaken.

Minister, bent u van oordeel dat het in overeenstemming brengen van die vervoerregio's met de referentieregio's bepaalde gevolgen zou kunnen hebben voor de uitrol van basisbereikbaarheid? En zo ja, dewelke?

Stel je concreet voor dat een gemeente die vandaag bij een vervoerregio hoort, naar een andere moet verhuizen, om het zo te zeggen. Dan gaat die in de toekomst over een heel ander aanbod moeten of mogen beslissen. Daardoor zou het misschien kunnen dat de huidige uitgetekende openbaarvervoerplannen of mobiliteitsplannen hertekend zouden moeten worden, wat toch niet echt efficiënt lijkt. Hoe staat u daar tegenover?

Drie, we weten allemaal dat de financiering een moeilijke evenwichtsoefening is. Binnen die vervoerregio's werken we met een gesloten enveloppe. Als wij die vervoerregio's gaan hertekenen om ze in overeenstemming te brengen met de referentieregio's, betekent dat dan ook dat we een herverdeling van de middelen gaan krijgen? Zal dat dan niet tot extra spanningen leiden?

Tot slot, welke timing voorziet u voor het aanpassen van die vervoerregio's naar die referentieregio's? Gaat elke vervoerregio zelf de timing in handen houden of gaat u daar een bepaald tijds kader vooropstellen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik heb een gelijkaardige vraag, voorzitter. Er zijn nu inderdaad die vijftien referentieregio's, die niet helemaal overeenkomen met de vervoerregio's zoals we die kennen. Wat betreft de naamgeving hebben slechts vier vervoerregio's de exacte naam van de referentieregio's. Met Geraardsbergen, Buggenhout, Zele, Kapelle-op-den-Bos, Boortmeerbeek, Torhout, Lier, Nijlen, Zwijndrecht, Beveren, Koksijde en Nieuwpoort vallen minstens twaalf gemeenten niet in de vervoerregio die het meest overeenkomt met hun referentieregio. Dat moet dus ooit aangepast worden.

Minister Somers verklaarde in de commissie Binnenlands Bestuur van 22 november 2022 en in de plenaire vergadering van 1 februari dat de lokale besturen tot 2030 de tijd krijgen om hun structuren aan te passen aan de kaart, met uitzondering van de afvalintercommunales, die tijd krijgen tot 2036. De minister zei dat de Vlaamse overheid zelf haar huiswerk klaar moet hebben tegen 1 januari 2025. De bevoegdheid voor de indeling van de vervoerregio's – een herschikking of een andere benaming – ligt bij de Vlaamse Regering, die ligt bij u. U kunt dat doen op eigen initiatief of u kunt dat doen op vraag van de vervoerregio's.

Het is natuurlijk inderdaad zo – de collega zei het ook al – dat een gemeente die in een andere vervoerregio belandt, terwijl ze de belangen van haar inwoners in een andere vervoerregio verdedigd heeft de afgelopen jaren, bedrogen dreigt uit te komen. Die moet eigenlijk inbreken in een evenwicht dat moeizaam tot stand is gekomen. Die gewijzigde samenstelling van de vervoerregioraad is niet zo evident. Het veronderstelt dat de openbaarvervoerplannen en de mobiliteitsplannen opnieuw bekeken worden, maar het lijkt voor die gemeenten toch niet zo evident om te wegen op die eerder gevonden consensus.

Bepaalde lijnen zullen wellicht onder een andere vervoerregio gaan vallen. De samenstelling van de vervoerregio heeft ook impact op het budget. Ook inzake de regionale mobiliteitsplannen dreigen de betrokken gemeenten bedrogen uit te komen.

Wilt u, zoals minister Somers aangekondigd heeft, effectief de vervoerregio's voor 1 januari 2025 in overeenstemming brengen met de referentieregio's, zowel naar naamgeving als naar indeling?

Ten tweede, wat is volgens u de impact van die nieuwe indeling op de openbaarvervoerplannen, op de regionale mobiliteitsplannen en op de budgetten?

Hoe wilt u verzekeren dat de betrokken gemeenten niet benadeeld worden door deze ongelukkige situatie?

Tot slot, welke timing wilt u hanteren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het klopt dat op 1 februari het Regiodecreet in het Vlaams Parlement is goedgekeurd. Het is inderdaad de bedoeling dat de vervoerregio's of de vervoerregioraden zich daarop gaan aligneren. Zoals de vraagstellers al hebben geduimd, zullen, zodra ze volledig zijn ingekanteld in de referentieregio's zoals we die nu kennen, twaalf van de driehonderd lokale besturen deel uitmaken van een andere vervoerregio.

Ik denk eerlijk gezegd niet dat dat drastische veranderingen met zich zal meebrengen. We weten allemaal dat onze bussen vandaag de dag niet stoppen aan de grenzen van de vervoerregio's, maar ook onze gewestwegen en fietsroutenetwerken werken allemaal grensoverschrijdend qua vervoer. We weten anderzijds dat de aangrenzende gemeenten van een andere vervoerregio ook inspraak hebben gehad bij het opmaken van zowel de mobiliteitsplannen als de plannen voor het openbaar vervoer. Wat dat betreft, is er altijd over gewaakt dat er in het kader van die vervoerregio's, geen enkele grensgemeente volledig in de kou zou blijven staan. We verwachten alleszins geen problemen. Mocht er toch nog iets zijn, dan moet dat uiteraard bijgestuurd worden. We weten allemaal dat niet alleen alle plannen inzake mobiliteit, maar ook inzake fusievorming en dergelijke meer, altijd een dynamisch gegeven zijn en dat te allen tijde iets kan veranderen.

Wat de eventuele overname van de naamgeving betreft: er is nog geen concrete beslissing genomen. Het Regiodecreet is er nu en de administratie is daarmee aan de slag gegaan. Dus zij zullen samen met onder meer de Vereniging van Vlaamse

Steden en Gemeenten (VVSG) en de vervoerregio's zelf, afstemmen wat specifiek de benaming moet zijn. Ik kan u alleszins wel bevestigen dat er, conform de afspraken die binnen de Vlaamse Regering zijn gemaakt, in 2024 een voorstel van beslissing moet komen om de indeling van de vervoerregio's te herschikken. Dit gebeurt tegen 1 januari 2025, omdat, zoals wij ook allemaal weten, al die vervoerregioraden na de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2024 opnieuw samengesteld zullen worden, zoals voorzien in het decreet Basisbereikbaarheid.

Wat betreft het aanbod en de hertekening: we zien daar niet zozeer een groot probleem. Zoals ik al zei, zal de hersamenstelling na de gemeenteraadsverkiezingen plaatsvinden. Ook nu is er al vaak overleg met de aangrenzende gemeenten, zoals voorzien in artikel 9 van het decreet Basisbereikbaarheid. We zien daar dus niet direct een probleem.

De plannen zullen op regelmatige wijze moeten worden bijgestuurd. In die zin zegt onze administratie heel duidelijk dat er al veel overleg is, alleen al door het feit dat het ambtelijk voorzitterschap in die vervoerregioraden mee is voorzien en dat er altijd overleg met de buurtgemeenten heeft plaatsgevonden, en dat zij als waarnemend of adviserend lid deel uitmaken van de vervoerregio's.

Wat betreft de financiering: er waren een aantal vragen of de hertekening van de vervoerregio's nu al een impact kan hebben op de middelen. Vandaag is dat natuurlijk niet zo. De middelen zijn vastgelegd bij de start van de vervoerregioraden in 2019, zowel de middelen voor het kernnet en het aanvullend net als voor het vervoer op maat. Dat is per vervoerregio vastgelegd en daar zal geen wijziging plaatsvinden. Maar als er in het kader van het Regiodecreet een hertekening gebeurt in januari 2025, dan moet er worden bekeken hoe men daar verder mee omgaat.

Ik vermoed wel dat we tegen dan sowieso nog bijkomende vragen zullen krijgen. We weten dat zodra het vervoer op maat op punt staat, de vervoerregioraden de vraag zullen stellen om daarvoor extra middelen te voorzien. Mijn mening is dat we moeten starten met de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid om vervolgens te bekijken waar er bijgestuurd moet worden. Ik zie alleszins niet onmiddellijk een grote impact van het Regiodecreet op de verdere uitrol van de basisbereikbaarheid. Ik heb er alle vertrouwen in dat dat vlot zal verlopen. Hoe we naar de toekomstige financiering kijken, dat zullen we moeten opvolgen, zeker zodra we basisbereikbaarheid volop beginnen uit te rollen, conform de start zoals we die zien op 1 juli van dit jaar.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Dank u minister, ik ben het ermee eens dat we het best eerst starten met de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid. Ik hoop dat die tegen 1 januari 2025 ook voltooid is, want dat zal de overgang misschien ook iets vergemakkelijken. Ik ben tevreden met het antwoord, in die zin dat u alleszins duidelijkheid schept over het feit van die gemeenteraadsverkiezingen, want dat was mij niet zo heel duidelijk. Na de gemeenteraadsverkiezingen, dat maakt het iets logischer.

Het klopt dat aangrenzende gemeenten betrokken zijn in de plannen van de vervoerregio, in die zin dat ze zich vrijwillig kunnen engageren, maar dat betekent niet dat ze dat altijd doen uiteraard. Het klopt wel dat de ambtelijke voorzitters dat overleg hebben, dus in die zin zal er wel een zekere overeenstemming zijn.

De grootste bezorgdheid, wat mij betreft, zit vooral in de budgetten, maar dat zal vooral achteraf uitgeklaard moeten worden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Robeyns, ik vind dat u ontzettend, ontzettend vriendelijk bent voor wat de minister hier komt te vertellen. Ik ben namelijk wel een beetje van mijn stoel gevallen. *(Opmerkingen van Bert Maertens)*

In figuurlijke zin, collega Maertens, want ik denk dat de tijd dat we in het parlement letterlijk van onze stoel vielen al een tijdje geleden is.

De overname van de naamgeving is blijkbaar iets waarvoor de administratie nog een plan gaat uitwerken, terwijl ik dacht dat de Vlaamse Regering een voorstel zou doen van hoe ze gaan heten, en dat we dat zouden overnemen. Gaat die discussie dan nog eens helemaal opnieuw gevoerd worden? We gaan toch de naamgeving uit de regelgeving van minister Somers overnemen, dacht ik?

Een ander puntje is dat u zegt dat er geen drastische veranderingen voor die gemeenten zullen zijn. Dat snap ik niet. Men zit in een vervoerregio, men discussieert in die vervoerregio over bijvoorbeeld hoe het vervoer op maat georganiseerd zal worden. Men wordt ingedeeld in een andere vervoerregio, en dat zou geen effect hebben op hoe het vervoer op maat in de vervoerregio geregeld wordt? Het is al een 'chance' dat er van heel die hervormingen nog niets in huis is gekomen. Maar stel u eens voor dat we al vooruitgang hadden geboekt. Dan zou het toch helemaal niet zo zijn dat er niets verandert voor die betrokken gemeenten? Er is een groot verschil tussen inspraak hebben en impact hebben of zelf mee beslissen over wat er voor uw eigen gemeente gebeurt. Dus ik snap echt niet goed dat er gedaan wordt alsof er zich voor die gemeenten geen enkele moeilijkheid zal voordoen, en dat er bijvoorbeeld over de budgetten niet gediscussieerd moet worden. Er is een beperkt budget voor vervoer op maat, verdeeld per vervoerregio. Daar vindt een moeilijke discussie plaats over het veel te krappe budget, en hoe dat verdeeld moet worden. En dan komt er een gemeente bij die zegt dat ze daar ook een stuk van zou willen, dat betekent toch dat die andere gemeenten iets moeten afgeven? Tenzij de Vlaamse Regering zegt dat ze extra middelen geeft, zodat men hetzelfde kan doen.

Zeggen dat het vanaf 2025 herschikt zal worden en dat het aan de volgende minister zal zijn om dat probleem op te lossen, dat vind ik bijzonder gemakkelijk. Eigenlijk is dit opnieuw, minister, de bevestiging over die hervorming basisbereikbaarheid. "Laat De Lijn nog maar wat busbanen hertekenen, ik ga me daar niet mee bezighouden, ik zie het probleem niet, of tenminste ga ik niet voor de oplossingen zorgen." Ik zou denken dat u zorgt dat er voor die gemeenten een specifiek plan wordt opgemaakt, dat er zo snel mogelijk wordt gekeken naar hoe ze zich kunnen aanpassen op die regiovorming, zodat ze zo snel mogelijk mee kunnen wegen in de juiste vervoerregio op de beslissingen die nog allemaal op het terrein moeten worden geïmplementeerd. Dat zou alleszins ons voorstel zijn. Ik hoop dat u daar oren naar hebt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Minister, aan de hele regiovorming zijn ook een aantal conceptnota's in de Vlaamse Regering voorafgegaan. In de tweede van een jaar geleden stond er toch nog dat de regering voor een heel specifiek samenwerkingsverband tijdelijk uitstel of een definitieve afwijking zou kunnen toestaan, indien de bevoegde minister daarvoor een gemotiveerd voorstel indient dat goedgekeurd wordt door de regering. Wat specifiek de vervoerregio's betreft, werd er gesteld dat de regering de algemene aanpak rond de regiovorming zou volgen, mits het respecteren van de vijfjarige engagementen in het kader van de opgemaakte vervoersplannen.

Nu, ondertussen is er wel dat decreet. Ik weet niet in welke mate die specifieke dingen daar nu allemaal exact nog in staan, hoe dat verder uitgevoerd wordt. Dat is ook iets van de regering, maar voor ons is het natuurlijk van belang dat het belang van de gebruiker – de klanten van De Lijn in dit geval of van het openbaar vervoer in een regio – voorop blijft staan. Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat de afstemming

van de samenwerkingsverbanden – of die nu door de gemeente zelf geïnitieerd zijn of door Vlaanderen – zou leiden tot een vermindering van de dienstverlening naar de gebruiker toe, en vooral voor vervoer op maat. Zoals collega Bex zegt, dreigt daar misschien toch nog een extra hiaat te vallen indien men plots een gemeente in een andere vervoerregio gaat indelen die daar dan niet bij betrokken was.

Onze vraag is toch wel of u er absoluut over zou willen waken dat de dienstverlening op geen enkel moment in het gedrang komt wat dat betreft de komende jaren bij heel die overgang, zowel naar basisbereikbaarheid als naar de regio's, en of het nog mogelijk is om eventueel op vraag van – ik begrijp dat het over twaalf gemeenten gaat – die gemeenten eens te kijken of er tijdelijke of definitieve afwijkingen gevraagd kunnen worden op de indeling in de referentieregio's wat betreft die vervoerregio's. Misschien dient u daar toch nog iets proactiever naar te kijken. Ik heb u horen zeggen dat het wel zal lopen, maar ik weet niet of het allemaal vanzelf gaat lopen. Bovendien zit je op 1 januari 2025 inderdaad met pas aangestelde nieuwe gemeentebesturen die dan ook nog mensen moeten afvaardigen voor de vervoerregio's, enzovoort. Ik zou niet willen dat dat daar op een chaos uitdraait en ik wil dat er toch op voorhand eens deftig gekeken wordt naar bij welke van de twaalf er zich een probleem stelt en of we dat eventueel kunnen oplossen in het kader van het nieuwe decreet.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Het zal meer dan duidelijk zijn dat ik een grote believer ben van de regiovorming. Persoonlijk – dat is een persoonlijk standpunt – wil ik zelfs heel graag nog een stap verdergaan. Ik denk dat dat ook een noodzaak wordt en dat de tijd zal uitwijzen dat dat ook zo zal zijn als het gaat over de fusie van gemeenten. We hebben nu een eerste stap, de regiovorming. Ik merk bij ons in de regio – er wordt de laatste tijd op de radio wel eens smalend gedaan wordt over de regio Midwest, want mensen denken dan aan Amerikaanse toestanden, maar dat is dus Midden-West-Vlaanderen – dat we al jaren een traditie van goede samenwerking hebben op heel wat verschillende domeinen. Nu komt daar ook via de vervoerregio het mobiliteitsbeleid bij. Dan wil ik toch wel benadrukken dat dat veel ruimer is dan het aanbod van openbaar vervoer organiseren. We gaan echt wel heel ver naar vervoerplannen, naar het zwaar vervoer, naar fietsverkeer, naar echte mobiliteitsplannen, enzovoort. Ik zie daar echt wel een grote meerwaarde. Ik kijk daar hoopvol naar de toekomst. Ik denk, als er een aantal moeilijke situaties zijn, dat die wel opgelost moeten geraken. Ik maak me daar niet heel erg veel zorgen over.

Ik weet niet of de N-VA-ministers zullen meeluisteren nu. Ze zullen het misschien niet graag horen, maar ik wil het toch nog even gezegd hebben dat ik het wel jammer vind dat we er bij de regiovorming in Vlaanderen, wat een bijzonder goede stap is, niet in slagen om de schaal te gebruiken van alle samenwerkingsverbanden die de Vlaamse Regering zelf gaat opleggen. Ik noem eerstelijnszones, de woonmaatschappijen, in dit geval de vervoerregio's. Dat is een gemiste kans. Dat is jammer. Maar goed, daar spelen soms andere belangen jammer genoeg. Laat ons hopen dat we daar lessen uit kunnen trekken voor de toekomst.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de opmerkingen en de bedenkingen, collega's.

Mijnheer Bex, ik ben het niet eens met u dat mevrouw Robeyns extreem mild is met mij. Ik vind dat u het allemaal op flessen trekt, zoals we dat gewoon zijn.

Ik ben blij dat de heer Maertens is tussengekomen bij het verhaal van de naamgeving. De vervoerregio van de heer Maertens heette initieel Roeselare. Op een gegeven moment gaf de vervoerregioraad aan dat ze een andere naam wilde. We

hebben dat goedgekeurd. Die heet nu Midwest. Wij hebben 15 referentieregio's en die hebben allemaal een naam. Betekent dit nu dat elke vervoerregio heel snel en onmiddellijk de naam moet veranderen? Het is aan de vervoerregioraden zelf om te bepalen hoe ze gaan heten. Ik ga zelfs nog een stap verder. In mijn eigen provincie hebben we een afvalintercommunale met de naam Limburg.net. Die zit in de referentieregio Limburg. Moet Limburg.net nu van naam veranderen en Limburg gaan heten? Dat staat nergens geschreven. Als de vervoerregio die bij ons Limburg heet, straks beslist dat ze een andere naam wil, is het aan hen om die te bepalen. Ik zie daar niet het grote probleem.

U zegt vervolgens dat ik gezegd zou hebben dat er wel veel problemen zijn, maar dat het aan de volgende minister is om die op te lossen. Dat heb ik niet gezegd. Nog frappanter vind ik dat u zegt dat het goed is dat basisbereikbaarheid nog niet volledig is uitgerold, want dat het anders nog een veel groter probleem zou zijn. U hebt meermaals in deze commissie gezegd dat ik basisbereikbaarheid over de verkiezingen heen wilde tillen. Ik heb altijd gezegd dat ik dat niet wilde. Om de start te kunnen faciliteren, gaan we per 1 juli 2023 met de gefaseerde uitrol starten. We willen het niet vooruit schuiven. Ik hoor u nu bijna zeggen om te wachten tot 1 januari 2025 om alles uit te rollen. Misschien moeten we dan ook de mobiliteitsplannen dan maar on hold zetten? Als er straks lokale besturen gaan fusioneren, moeten we daar dan misschien ook op wachten? Zo kunnen we blijven wachten. Dat willen we niet.

Zoals ik daarstraks al heb gezegd, zie ik de impact van het Regiodecreet op onze vervoerregio niet als een heel groot onoverkomelijk verhaal, of het nu gaat over naamgeving, over de openbaarvervoersplannen, de wegencategorisering of de mobiliteitsplannen. Ik neem aan dat men vanuit goed nabuurschap rekening houdt met elkaar en dat er vandaag al grensoverschrijdende inspraak geregeld is tussen de aanpalende gemeentes van andere vervoerregio's. Ik ga ervan uit dat er sowieso rekening wordt gehouden met elkaar. Dat is niet meer dan logisch. Het gaat finaal over twaalf gemeentes die straks in een andere vervoerregio zitten. Dat is de tabel, zoals ze vandaag voorligt. Maar als er fusies zijn – sommige gemeentes willen zelfs van provincie veranderen – gaan we niet alles on hold zetten, maar gaan we verder met de dingen waarmee we bezig zijn.

Als het gaat over de financiële middelen, weten jullie dat we initieel voor het vervoer op maat een budget hadden van 31 miljoen euro op jaarbasis. Jullie weten ook dat daar een groeipakket werd voor uitgetrokken en dat het tegen 2024 over 34 miljoen euro extra zal gaan. Dat betekent dat we dan beschikken over 65 miljoen euro voor vervoer op maat. Als ik de bijkomende noden, wensen en verzuchtingen van die vervoerregioraden hoor, dan zal de vraag er straks wel liggen om dat budget te verhogen. Met meer geld kun je ook meer doen. Nu werken we voort, zoals afgesproken, met de budgetten die op tafel liggen. Daarmee gaan we de gefaseerde aanpak uitrollen. Ik weet dat her en der voor het kernnet en voor het aanvullend net het budget al hoger is dan initieel geraamd. We bekijken hoe we daarmee verder moeten omgaan. We gaan alleszins van start met de uitrol, we zetten dat zeker niet on hold, omdat er een decreet rond regiovorming is gekomen.

Ik maak me alleszins niet te veel zorgen. Ik heb vertrouwen in de lokale besturen en in de regioraden, en in de administratie, die dat goed mee opvolgt. De wegencategorisering, de ov-plannen, de routes die De Lijn uitstippelt gaan nu eenmaal over grenzen van vervoerregioraden heen. Men zal met elkaar rekening moeten houden, ook als er straks andere namen komen of als bepaalde lokale besturen van vervoerregioraad zouden veranderen of een afwijking daaromtrent zouden vragen. We zullen zien hoe dat verder loopt. Alleszins is de administratie, samen met de VVSG en de lokale besturen, bezig met een plan van aanpak om dat verder finaal uit te rollen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Collega Bex, de naamgeving vind ik persoonlijk een symbolische discussie. Maar goed, dat zal waarschijnlijk zijn omdat wij in Limburg de zaken altijd heel praktisch oplossen. Wij zorgen dat de hele provincie in de woonmaatschappij, afvalintercommunale of vervoerregio zit, wat het natuurlijk iets gemakkelijker en pragmatischer maakt. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Voilà, wij verstaan elkaar wat dat betreft.

Maar goed, de bezorgdheid zat wel degelijk in die openbaarvervoerplannen, in die mobiliteitsvisie en in die middelen. Ik kan mij voorstellen dat als je een van die twaalf gemeenten bent, je natuurlijk wel een andere bezorgdheid en vragen hebt waarop we vandaag misschien niet altijd antwoord kunnen geven. Als u zegt dat die opdracht gegeven is, en ze al volop bezig zijn met een plan van aanpak, dan heb ik er alle vertrouwen in en ga ik ervan uit dat alles goed komt en dat er hier anders wel vragen zullen volgen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik heb drie puntjes. Ten eerste, die naamgeving zal mij inderdaad ook worst wezen. Ik had misschien verkeerd begrepen dat het de bedoeling was dat dat allemaal zo zou heten, maar of het nu 'Limburg.net' of 'Limburg' wordt, dat zal mij inderdaad worst wezen.

Twee, minister, u zegt dat ik het nu bijna goed vind dat het zo traag is gegaan. Misschien moet ik u even de definitie van ironie geven: dat is dat men op een licht spottende manier het tegenovergestelde zegt van wat men bedoelt. Dus als ik gezegd heb dat het goed is dat het zo traag is gegaan, bedoelde ik eigenlijk ... *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

... hoe triestig het toch is dat het zo traag is gegaan. Dat heb ik nog eens in de kijker willen zetten. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Inderdaad, collega, daar moet je misschien voorzichtig mee zijn.

Tot slot, u bent hier vandaag heel fel ingegaan op die naamgeving, maar ik ben toch absoluut niet gerustgesteld wat betreft de impact voor die twaalf gemeenten die – ooit, zeker tegen begin 2025 – van vervoerregio zullen veranderen. Welk openbaarvervoeraanbod zal er voor die gemeenten bestemd zijn? Dat is iets waar nog werk aan zal zijn. U doet vandaag alsof dat iets is wat zichzelf zal regelen. In die zin vind ik inderdaad dat u uw verantwoordelijkheid op dat vlak doorgeeft aan de volgende minister. Misschien bent u dat, dat weten we nog niet, maar alleszins aan de volgende legislatuur. Dat bedoel ik nu niet ironisch: ik vind dat u daar uw verantwoordelijkheid voor een stuk ontloopt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over door jongeren veroorzaakte dodelijke ongevallen – 1537 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Uit West-Vlaamse cijfers bleek dat het aantal dodelijke verkeersongevallen opnieuw gestegen is van 57 in 2021 tot 65 in 2022. Bij die 65 ongevallen vielen vorig jaar 69 doden op West-Vlaamse wegen. Bovendien blijkt dat achttien – meer dan een kwart – van die dodelijke verkeersongevallen in

onze provincie veroorzaakt werd door iemand jonger dan 25 jaar. In twee gevallen gaat het zelfs over personen jonger dan 16 jaar. De redenen daarvoor kunnen gaan van onoplettendheid of een gebrek aan ervaring op de weg. Of er echt sprake is van een trend, is niet duidelijk.

Uit dezelfde studie werd duidelijk dat bij 75 procent van de dodelijke verkeersongevallen niet gecontroleerd wordt op alcohol of drugs, omdat de betrokkenen er te slecht aan toe waren of overleden waren. Een ander probleem dat zich lijkt te manifesteren, is het aantal meldingen van racen en driften op straat. Het is een fenomeen dat zich steeds breder verspreidt. Vaak gaat het om jongeren die elkaar opjutten en voor de kick dit gedrag vertonen op de openbare weg. Zo vallen er natuurlijk onnodige slachtoffers.

Wat vindt u van de vaststelling dat – alvast in West-Vlaanderen – meer dan een op de vier van de dodelijke verkeersongevallen veroorzaakt wordt door jongeren? Welke elementen zijn daar volgens u de oorzaak van?

Stelt u een gelijkaardige trend vast in de andere provincies? Wat zijn de vaststellingen daar?

Welke maatregelen zult u nemen om het aantal dodelijke verkeersongevallen waarbij jongeren betrokken zijn, te verminderen? Komt er een nieuw plan van aanpak?

Het sensibiliseren van jongeren over de gevaren op de weg lijkt ons hierbij cruciaal. Welke plannen hebt u daarvoor?

Bij drie op de vier van de dodelijke verkeersongevallen in West-Vlaanderen werd niet gecontroleerd of er sprake was van alcohol of drugs. Zonder vaststellingen en correcte informatie lijkt het ons moeilijk een performant verkeersveiligheidsbeleid uit te rollen. Tonen de resultaten in de andere provincies dezelfde resultaten? Welke maatregelen zult u hieromtrent nemen?

Ziet u het fenomeen van racen en driften op de openbare weg in heel Vlaanderen toenemen of is dat alleen maar in West-Vlaanderen? Hoeveel meldingen kwamen binnen? Welke maatregelen zult u nemen om dit gevaarlijk fenomeen een halt toe te roepen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er is in 2022 een lichte daling van het aantal verkeersongevallen, maar daar mogen we zeker niet in berusten. Het is goed dat u daar alle aandacht aan geeft. Ik denk dat het gevaarlijk is om op basis van de analyse dat een op de vier van de dodelijke verkeersongevallen veroorzaakt wordt door jongeren, onmiddellijk te spreken over een trend. Als we kijken naar alle cijfers, dan is er op het Vlaamse niveau traditioneel een oververtegenwoordiging van jonge autobestuurders van 18 tot en met 24 jaar, ten opzichte van andere leeftijdscategorieën. Hun aandeel is iets gedaald, maar ze blijven nog altijd oververtegenwoordigd. Dat is ook de reden waarom we in ons verkeersveiligheidsplan een specifiek streefcijfer voor het aantal ongevallen met jonge autobestuurders hebben opgenomen. We beogen daar ten opzichte van 2019 een daling van 25 procent tegen 2025 en 50 procent tegen 2030 – en natuurlijk liefst vroeger – van het aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge bestuurders.

Momenteel liggen we op schema, maar we moeten dit uiteraard nauwgezet blijven opvolgen. Op schema liggen betekent natuurlijk ook dat er vandaag nog veel dodelijke slachtoffers vallen. Zoals we al vaak hebben gezegd, is elk slachtoffer er één te veel. We moeten daarbij de randopmerking maken dat het niet zo is dat als een jonge autobestuurder betrokken is in een ongeval, hij of zij automatisch ook de verantwoordelijke voor het ongeval is.

U vraagt naar een plan van aanpak. Ik moet dan verwijzen naar ons verkeersveiligheidsplan. In onze sensibiliseringscampagnes richten we ons onder meer heel specifiek naar de doelgroep van jongeren, zeker als het ook over de killers in het verkeer gaat: snelheid, afleiding en rijden onder invloed. Zoals u weet, heb ik hier in de commissie al een paar keer aangehaald dat we heel doelgroepgericht te werk gaan.

Daarnaast hebben we inzake opleiding een aantal bijkomende maatregelen uitgerold. Bij de evaluatie van de rijopleiding categorie B, hebben we de indeling van de manoeuvres in twee categorieën gedeeld. Naargelang de moeilijkheidsgraad is dat doorgevoerd in het praktijkexamen. Verder is er ook de invoering van het vormingsmoment voor de begeleider en de verlenging van de oefenperiode voor een kandidaat-bestuurder van drie naar vijf maanden. Wat de risico-inschatting bij jonge autobestuurders betreft, is er ook het terugkommoment dat toch beschouwd wordt als een belangrijke toegevoegde waarde in de rijopleiding. Want we weten dat hoeveel uren iemand effectief rijdt en de relatieve onervarenheid van jonge bestuurders uiteraard een belangrijke impact op de ongevalsfactoren hebben.

Dan is er uw vijfde vraag over controle op alcohol- en druggebruik bij dodelijke ongevallen: We weten allemaal dat bij dodelijke verkeersongevallen de aard van de verwondingen of het overlijden niet steeds toelaat om een adem- en/of speekseltest uit te voeren. Uit het analyserapport blijkt dat West-Vlaanderen probeert te allen tijde een afname van een bloedstaal en/of toxicologische analyse uit te voeren om zodoende te kijken of er effectief sprake is van rijden onder invloed bij de zware verkeersongevallen. Zoals ik al zei is het niet altijd mogelijk bij het aanvankelijk proces-verbaal, maar dan kijkt men of dit toch niet in een latere analyse opgenomen kan worden. Daarvoor neemt West-Vlaanderen de lead, en we willen dat ook uitrollen naar de andere provincies. Wat dat betreft hebben we ook het overleg opgestart met de andere provinciegouverneurs omdat dit toch wel nuttige informatie oplevert.

Tot slot wat betreft uw vraag van racen en driften op de openbare weg: het is sowieso verboden. We kunnen verwijzen naar artikel 10.4 van de wegcode: "Het is verboden een bestuurder aan te sporen of uit te dagen overdreven snel te rijden." Het speelt geen rol of dit afgesproken of spontaan was. In die zin is het verboden, is het een overtreding van de vierde graad en er gaat een geldboete mee gepaard van 320 tot 4000 euro, en eventueel een inbeslagname van het voertuig. Wat dit betreft is het natuurlijk vooral de handhavingsproblematiek die speelt, maar meestal zijn de vogels gaan vliegen. We horen vaak van getuigen achteraf dat men aan het racen en het driften was. Alleszins is het een laakbaar gedrag dat niet goed te keuren is en waartegen inzake handhaving best hard wordt opgetreden.

Ik hoop dat ik daarmee uw vragen beantwoord heb.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Ik had natuurlijk willen weten of dat iets specifiek is voor West-Vlaanderen, of ook in andere provincies gebeurt. Het is natuurlijk wel wat. Wij zitten met een provinciegouverneur die heel hard monitort. U zegt dat het nog geen trend is, gelukkig, maar heeft men in de andere provincies ook die bezorgdheid rond jongeren? Monitort men dat daar? Ik kan me niet inbeelden dat Cathy Berx bijvoorbeeld, iemand die ook veel met verkeersveiligheid bezig is, niet die cijfers ter beschikking heeft.

Ook met betrekking tot alcohol- en drugsgebruik stel ik me de vraag of dat in de andere provincies ook zo'n probleem is? Wordt dat niet gemonitord? Hetzelfde met het racen en driften: is dat overal in Vlaanderen, of is dat een apart fenomeen in West-Vlaanderen? Heeft het te maken met het niet hebben van cijfers dat u hier geen gegevens over hebt?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ik was een beetje verrast, niet door de vraag van collega Lambrecht, maar door wat de collega aanhaalde: het feit dat men bij drie op de vier dodelijke ongevallen niet controleert op alcohol- of druggebruik. Ik dacht dat dat systematisch was. Het is misschien ook federale materie, ik weet het niet. Maar ik vind het toch wel interessant – interessant is te zwak uitgedrukt, een noodzaak – ik vind dat een noodzaak dat dat systematisch zou gebeuren. Want dat is toch wel de oorzaak, of dat kan een van de oorzaken zijn, van dodelijke ongevallen. Bij dezen komt ook vanuit onze fractie een oproep om dat systematisch te doen. Ik ben aan de ene kant wel blij dat dat in West-Vlaanderen gebeurt, maar het zou goed zijn als dat ook in alle andere provincies gebeurt.

Dan heb ik nog een tweede puntje wat verkeersveiligheid betreft. U weet dat onze partij al een tijdje voorstander is van het rijbewijs met punten. Ik weet, collega Lambrecht, dat uw partij daar ook voorstander van is, maar het is een federale materie. Misschien kunt u uw collega's-socialisten aan de andere kant van de taalgrens ook proberen te overtuigen om dit in te voeren. Want dit zou toch wel heel positief zijn voor de verkeersveiligheid.

Dank u wel.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Misschien verduidelijk ik iets eventjes nog. Het is niet zo dat we in de andere provincies, buiten West-Vlaanderen, niet weten hoe de jongeren vertegenwoordigd zijn in de verkeersveiligheidsstatistieken. Wat dat betreft is West-Vlaanderen zeker geen uitzondering. Het is wel een pluim voor West-Vlaanderen: men maakt daar op structurele manier, na elk verkeersongeval, een grondige analyse. Ik denk dat we dat hier in de commissie ook al aan bod hebben gehad, in het kader van de MIA Quickscan, die we ook een beetje verder uitrollen, nadat we de mosterd gehaald hebben in West-Vlaanderen. Zij doen een zeer grondige analyse van elk verkeersongeval. In samenspraak met het parket analyseren zij elk proces-verbaal. Dat wordt geanonimiseerd, en zij doen aan de hand daarvan verder onderzoek en monitoring. Dat willen we uitbreiden naar de andere provincies als het dat is wat u specifiek bedoelt, mevrouw Lambrecht. U verwijst zelf naar mevrouw Cathy Berx. De andere provincies monitoren natuurlijk ook wat het aandeel is van jongeren in het verkeer en we zien dat die oververtegenwoordigd zijn in heel Vlaanderen. Vandaar hebben we in ons verkeersveiligheidsplan specifieke maatregelen genomen om het aantal ongevallen met jongeren, of ongevallen waar jongeren bij betrokken zijn, duidelijk in kaart te brengen. Dat is dus daar vooral het opzet van.

Maar voor de rest wordt alles overal gemonitord. Het onderzoek naar alcohol en drugs in het verkeer, kunnen we door die grondige analyse die West-Vlaanderen doet, beter detecteren. Maar – zoals ik daarnet ook al zei – soms is het door de omstandigheden, of de ernst van de kwetsuren of het overlijden, niet altijd mogelijk om te kijken of er effectief sprake is van drugs, lachgas, of alcoholintoxicatie. Wanneer het over zeer schrijnende omstandigheden gaat, gaat men niet zeggen dat men eens even wil checken of de persoon die het leven heeft gelaten door alcoholintoxicatie om het leven is gekomen. Dat speelt daar dus: dat dat een moeilijkheid is, en dat dat heel vaak niet in de initiële processen-verbaal is opgenomen. Ik hoop dat dat zo voldoende verduidelijkt is.

Het wordt overal gemonitord. We zijn nu ook in de andere provincies bezig om wanneer een ongeval gebeurd is, met de MIA Quickscan, aan de hand van de processen-verbaal die worden opgemaakt door de politie en naar het parket gaan, snel te kijken hoe we daar toekomstgericht een verbetering in kunnen brengen.

Voor de rest, dat jongeren oververtegenwoordigd zijn: vandaar zijn er die aparte elementen die we daarin opnemen.

Dank u.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel voor de antwoorden.

Het is natuurlijk fijn om de lead te hebben als West-Vlaanderen, maar niet fijn in deze materie.

Het is zeer goed, minister, dat u bij al die provinciegouverneurs blijft benadrukken om zoveel mogelijk data te verzamelen. Verzamelen, verzamelen, verzamelen. Het is pas wanneer we dat nog meer kunnen weten, dat er meer gericht opgetreden kan worden. We gaan dat dus goed blijven opvolgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zelfrijdende voertuigen in Vlaanderen – 1574 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Er was een tijd geleden een moment waarop we dachten dat de toekomst zou bestaan uit zelfrijdende voertuigen. Dat bleek al voor degenen die opgevoed zijn met Suske en Wiske, maar de weg ernaartoe loopt moeizamer en langzamer dan eerst werd verwacht. Minister en collega's, de vooruitgang van de Googlewagen lijkt slechts met kleine stapjes vooruit te gaan, de zelfrijdende bus die De Lijn ging inzetten samen met Brussels Airport, loopt vertraging op en heeft nog geen nieuwe realisatiedatum, en Tesla kan zijn zelfrijdende wagen niet in deze modus laten opereren in Vlaanderen, omdat het nog niet toegelaten is. De grootste vooruitgang die er in Vlaanderen is op dat vlak – als mensen al eens twijfelen, minister, over wat er nu aan goeds kan komen uit Dilsen-Stokkem, dat lijkt nu net in uw stad te zijn --, is er in Terhills, waar zelfrijdende busjes op het domein actief zijn.

Misschien is dit trager gaan een geluk bij een ongeluk voor Vlaanderen, waardoor wij nog altijd de kans hebben om de meest aantrekkelijke locatie te worden voor onderzoek en ontwikkeling (O&O) naar de zelfrijdende wagen. We weten immers allemaal dat waar bedrijven hun O&O-afdeling plaatsen, zij daar ook de eerste productie op touw zetten. Op die manier kunnen we een nieuwe industrie aantrekken. Dat is eigenlijk de auto van de 21e eeuw, de auto 2.0.

Wat zijn nu geschikte locaties voor O&O? Dat zijn locaties die geschikt zijn om er te testen. Maar wat zijn geschikte locaties daarvoor? Plaatsen waar de wetgeving ter zake is aangepast om zelfrijdende wagens toe te laten, maar ook waar op het vlak van infrastructuur de nodige aanpassingen zijn gebeurd. Voor die twee zaken rekent men op de overheid, want welke firma gaat wegen aanleggen en ook nog eens laten opnemen in het wegennetwerk om gewone gebruikers toe te laten de effecten van die zelfrijdende wagens en het testen ervan in kaart te kunnen brengen?

Het lijkt dus een goed idee om een taskforce op te richten die op korte tijd drie doelstellingen heeft: het in kaart brengen van de wetgeving die moet worden aangepast en het opmaken van voorstellen tot wijziging van de wetgeving, zodat de zelfrijdende wagens hier toegelaten worden; het in kaart brengen van praktische problemen bij het invoeren van zelfrijdende wagens; het bepalen welke wijzigingen aan onze weginfrastructuur moeten gebeuren om geschikt te zijn voor zelfrijdende wagens. Het idee van zo'n taskforce is niet nieuw. In het begin van de vorige legislatuur

is dit een paar keer gesuggereerd, maar het is er nooit van gekomen en het heeft nooit de top van de prioriteitenladder gehaald.

Minister, werd er al voorbereidend werk gedaan om de zelfrijdende wagens of voertuigen mogelijk te maken in Vlaanderen? Indien dat zo is, wat houdt dit voorbereidende werk dan in? Hoe staat u tegenover de oprichting van zo'n ad-hoc taskforce?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Keulen, dank u wel voor uw vragen. Ik ben het met u eens dat het eigenlijk allemaal wel wat sneller zou mogen gaan. U hebt zelf verwezen naar het verhaal van Terhills en de autonoom rijdende shuttles die in Dilsen-Stokkem en in Maasmechelen rijden. Ik moet ook wel zeggen dat het moment dat we bezig waren met de uitrol van die plannen, al dateert van tien jaar geleden, toen we bezig waren met de wegaanleg. Die wegaanleg was toen al voorzien om daar ooit autonoom rijdende shuttles te hebben. Ze rijden nu sinds een klein halfjaar. Om maar te zeggen dat er vaak heel wat tijd overheen gaat.

Op strategisch niveau werd er al wat voorbereidend werk gedaan. Zo is er een ITS-actieplan (intelligent transportsysteem). Dat vinden we terug op de website 'Slimme mobiliteit' op Vlaanderen.be. Dat geeft aan hoe de ontwikkeling van intelligente transportsystemen in Vlaanderen moet evolueren. We hebben recent ook een strategische studie rond gedeeld autonoom vervoer uitgerold en we zijn betrokken in heel wat proefprojecten en maken zodoende de digitale weg voor autonoom rijden in Vlaanderen klaar via het Mobilidataprogramma, waarbij we inzetten op een duurzame digitale data-infrastructuur. Die data zijn natuurlijk absoluut noodzakelijk.

Ik ga niet meegeven in welke proefprojecten we vandaag allemaal betrokken zijn. Ik kan daarvoor verwijzen naar de recente schriftelijke vraag nr. 1568 van de heer Van Rompuy. Er zijn er sowieso een aantal interessante. Naast het verhaal van Terhills hebben we in Mechelen-Noord een verhaal van Colruyt, dat zorgt voor een aantal autonome shuttles. Een tijd geleden was ik bij Maria Middelaers, waar men ook met autonoom rijdende shuttles werkt van de grote baan richting het ziekenhuis. Meestal is dat in een afgesloten circuit waar geen conflicten mogelijk zijn met ander gemotoriseerd verkeer, misschien wel met een fietser of een voetganger, maar alleszins in een beperktere zone en waar het allemaal nog niet conform is aan een omgeving waar men vandaag volledig autonoom zou kunnen rijden.

Qua regelgeving denk ik dat we alles op alles moeten zetten om de lead te nemen en om werk te maken van futureproof regelgeving. Recent hebben we qua zelfrijdende auto's al level 3 doorgevoerd. Tot voorheen was het alleen level 1 – volledige bestuurdersassistentie – en level 2 – semiautonoom. Nu gaan we naar level 3. Er zijn nog niet veel voertuigen die dat kennen. Dat betekent dat een voertuig een aantal rijtaken autonoom kan doen zonder menselijke tussenkomst, waarbij het gaat over het inhalen van andere voertuigen, het remmen, het versnellen, het nemen van bochten en dergelijke meer. Als we gaan naar een volledig autonoom systeem, dan zitten we op level 5. Daarvoor moet nog wel een en ander gebeuren, ook op Europees niveau. Zeker verzekeringstechnisch en dergelijke meer is dat nog niet allemaal rond. Zoals we inzake autonoom varen op onze waterwegen de lead nemen in Europa, denk ik dat we zeker inzake autonoom rijden volop geloof moeten hechten aan alles wat met technologie en innovatie te maken heeft en dat we daar ook zeker de lead moeten nemen.

Vandaag participeren we in internationale werkgroepen. Ik vind uw suggestie goed dat we een bijkomende taskforce zouden oprichten om er ad hoc voor te zorgen dat we een versnelling hoger gaan. We zitten vandaag in een aantal interdepartementale overlegvergaderingen, maar als we vooruit willen gaan, mag het allemaal wel een versnelling hoger. Ook bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de Mobilidataprogramma's hebben we heel wat knowhow in huis. Ik wil zeker ingaan

op uw suggestie om te kijken hoe we via een soort denktank of een taskforce in Vlaanderen de lead kunnen nemen en zorgen dat we komen tot futureproof regelgeving en dat we de vlucht vooruit kunnen nemen.

Misschien kan ik in de marge even meegeven dat er op 29 maart onder andere op initiatief van de Limburgse Reconversiemaatschappij (LRM) een zeer boeiende inf-overgadering is rond alles wat de mobiliteitssystemen van de toekomst aangaat. Het gaat door op de terreinen van Terhills. Het gaat over autonoom varen waarbij pilootprojecten worden geduid en projecten vanuit Scandinavië worden geduid en waaruit men heel wat inspiratie kan halen. Men kijkt ook naar beleid en regelgeving en naar tal van technologische initiatieven die op dit ogenblik al in de markt zijn. Ik denk dat het een boeiende studiedag is waar we een en ander kunnen leren en misschien de vlucht vooruit kunnen nemen en een versnelling hoger schakelen in alles wat te maken heeft met autonoom rijden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het lijkt mij een heel interessant thema. We zijn een regio waar de auto-industrie, de autoassemblage een hele traditie had. Nu hebben we nog Gent en vroeger hadden we ook Antwerpen en Genk. Vorst ligt binnen het Brusselse Gewest.

Wat betreft de wagen 2.0 en alles wat we daarrond al hebben gezegd, met de emissie en alles wat daarbij hoort, zal de volgende stap inderdaad het autonoom rijden zijn. Ik geloof daar heel sterk in, al was het maar op het vlak van de verkeersveiligheid. Het klinkt als een paradox maar dat is het niet. Op het vlak van de verkeersveiligheid maar ook op het vlak van filebestrijding lijkt me dat inderdaad een hefboom te zijn om een grote stap voorwaarts te kunnen zetten.

Ten slotte denk ik dat we wat dat betreft moeten durven kijken naar het buitenland. We hebben nogal eens de neiging om zelf te proberen het warm water uit te vinden, maar we moeten zien wat we van bijvoorbeeld Scandinavische landen kunnen leren op dat vlak. Het zou wat betreft innovatietechnologie, gekoppeld aan industrie, voor de regio Vlaanderen een sector kunnen zijn waar heel wat muziek in zit.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, ik kan me namens onze fractie alleen maar aansluiten bij de conclusies van collega Keulen. We zijn er ook voorstander van om daar volop op in te zetten. Technologie, innovatie en nieuwe industrie naar hier halen, is alleen maar positief.

Minister, het is goed dat u versneld wilt inzetten op die uitrol en de verdere ontwikkelingen rond dit thema maar ik denk dat we moeten opletten dat we de kaas niet van ons brood laten eten. Ook in het buitenland zit men niet stil. In Europa is men er volop mee bezig. Ik heb nog gelezen dat men in Groot-Brittannië zelfs tegen 2025 volledig zelfstandige wagens op level 5 wil uitrollen. De Britse regering maakt daar zelfs middelen voor vrij. 41 miljoen euro is toch niet min. Mijn vraag is of u ook bereid bent om daar financiële middelen tegenover te zetten want participeren alleen of een taskforce oprichten alleen is niet voldoende. Ik denk dat er ook middelen tegenover moeten staan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat we de vlucht vooruit moeten nemen en zien hoe we zo snel mogelijk mee de lead kunnen nemen zoals de twee collega's hier zeggen. We zullen er volop op inzetten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aantal zwartrijders op de trams en bussen van De Lijn dat erg hoog blijft
– 1586 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zwartrijden bij De Lijn
– 1620 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): De politie van de zone Rivierenland heeft bij een controleactie samen met vervoersmaatschappij De Lijn niet minder dan 129 zwartrijders betrapt. Politie mensen in uniform en burger kregen daarvoor bijstand van drugshondenbegeleiders van de federale politie en van medewerkers van De Lijn. Dat er 129 zwartrijders werden betrapt, is een opvallend cijfer, want er werden maar enkele honderden reizigers gecontroleerd.

Zwartrijden blijft dus een groot probleem, maar door de toegenomen agressie durven buschauffeurs bij vermoeden van een zwartrijder zelf niet in te grijpen. Sinds 2019 is de agressie tegen chauffeurs met een vijfde toegenomen. Het is dus begrijpelijk dat chauffeurs zwartrijders niet durven aan te spreken op dat asociaal gedrag.

Eind vorig jaar bedroeg het aantal zwartrijders om en bij de 30 procent in onder andere het Antwerpse. Dat is uiteraard nog steeds veel te veel.

Minister, u kondigde reeds herhaaldelijk maatregelen aan om zwartrijden en agressie aan te pakken, maar de cijfers in Mechelen tonen aan dat die bijzonder weinig indruk maken op hardleerse zwartrijders: we spreken nu zelfs van zo'n 50 procent zwartrijders in onze steden. Sensibilisering lijkt bij die groep niet echt aan te slaan en dus is er naar mijn mening ook meer handhaving nodig.

De actie in Mechelen vond plaats in samenwerking met de lokale politie Rivierenland. Door die samenwerking met de politiediensten kunnen controleurs op een veel veiliger manier gerichte controles uitvoeren. Minister, bent u van plan om het aantal controles in samenwerking met de lokale politiediensten uit te breiden?

Welke bijkomende maatregelen wilt u nemen om de veiligheid van chauffeurs die zwartrijders willen aanpakken, te garanderen?

Wilt u in het kader van de aanpak van agressie tegenover chauffeurs het gebruik van bodycams aanbevelen?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Uit het antwoord op een recente schriftelijke vraag van mezelf blijkt dat De Lijn steeds meer te lijden heeft onder reizigers die zonder geldig vervoersbewijs de bus of tram nemen. Daarbovenop betaalt slechts de helft van de zwartrijders die tegen de lamp lopen, effectief hun boete.

Op vier jaar tijd is het aantal uitgeschreven boetes voor zwartrijden bij De Lijn met maar liefst 51,4 procent toegenomen. In 2022 liep het aantal processen-verbaal op tot 53.195, goed voor 7,2 miljoen euro, 2 miljoen euro meer dan in 2018. Tegelijk is het aantal controles in die periode met een derde gedaald, waardoor de pakkans afneemt. Het aantal zwartrijders is de laatste jaren dus fel gestegen, terwijl de pakkans naar beneden is gegaan.

We kunnen wel degelijk zeggen dat er een reëel probleem is met zwartrijden op bussen en trams van De Lijn, een probleem dat alleen maar groter wordt, maar dat er de laatste jaren steeds minder wordt ingezet op een consequente aanpak. Dat is een slecht signaal. In de pers konden we als mogelijke verklaring lezen dat de inspectie van een bus tegenwoordig meer tijd en energie kost, omdat er op die ene bus meer zwartrijders zitten, waardoor de controleur telkens een apart pv moet opmaken.

Hoe dan ook, zwartrijden kost De Lijn jaarlijks miljoenen euro's. Ik vond het ook frappant, minister, dat ik in uw antwoord moest vaststellen dat dat omzetverlies moeilijk valt in te schatten of te berekenen. Het zou om miljoenen euro's gaan, maar hoeveel miljoenen, daar hebben ze bij De Lijn geen flauw benul van. Alleszins, iedere euro die De Lijn misloopt door zwartrijden, kan niet geïnvesteerd worden in betaalbaar en efficiënt openbaar vervoer, wat bijzonder jammer is. Bovendien lijkt zwartrijden meer en meer ingeburgerd te raken, doordat die pakkans zo klein is. Dat is natuurlijk asociaal ten opzichte van die mensen die correct hun ticket betalen.

Hoe staat u tegenover het feit dat in Vlaanderen steeds meer mensen zonder geldig vervoersbewijs de tram of bus nemen? Welke verklaring hebt u hiervoor?

Het aantal controles is de laatste jaren sterk afgenomen. Dat is een slecht signaal. In de pers lezen we dan dat er meer tijd nodig is voor controle, omdat er meer zwartrijders zijn, maar dat lijkt mij een drogreden. Daar had ik ook graag uw reactie op gekregen, want misschien geef ik het hier nu niet helemaal juist weer.

Welke maatregelen zult u op korte termijn nemen om zwartrijden bij De Lijn tegen te gaan?

Zoals al gezegd, betaalt minder dan de helft van de zwartrijders die een boete krijgen, die boete ook. Dat is toch heel frappant. Is daar een verklaring voor? Hoe zult u het wanbetalen van boetes voor zwartrijden aanpakken?

Bent u bereid meer ambitie aan de dag te leggen en meer controles te laten uitvoeren? Misschien kunt u meer controleurs inzetten?

Volgens u situeert het probleem van zwartrijden zich vooral in de steden: naar schatting rijdt daar tot de helft van de reizigers zonder geldig vervoersbewijs. Wilt u een beleid op maat uitrollen tegen zwartrijden in de steden?

Als een definitief opgelegde boete niet betaald wordt, zo las ik, wordt het dossier automatisch aan de gerechtsdeurwaarder overgemaakt, maar zelfs dan nog blijkt dat de helft van de boetes niet betaald wordt. Wat is de kostprijs van die procedure voor De Lijn? Hoeveel procent van de boetes wordt na tussenkomst van de deurwaarder alsnog geïnd? Over welk bedrag gaat dat?

Het omzetverlies van zwartrijden bij De Lijn kan moeilijk ingeschat worden. Hoe kan dit? Welke verklaring hebt u hiervoor? Hoe kan het dat De Lijn niet in staat is om zelfs maar bij benadering te zeggen hoe groot het omzetverlies is?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vele vragen. We hebben het in deze commissie alsook in de plenaire vergadering al meermaals gehad over zwartrijden en agressie. Mijn boodschap is nog steeds dat zwartrijden onaanvaardbaar en asociaal is.

Mijnheer Verheyden, agressie ten opzichte van het personeel van De Lijn, dat kunnen we absoluut niet tolereren. De maatschappelijke trend is er spijtig genoeg een van steeds meer agressie, maar dat kan absoluut niet.

Wat betreft uw vraag inzake bodycams kan ik u meegeven dat ik een schrijven heb gericht aan minister Verlinden, met de vraag om De Lijncontroleurs toe te laten in

een proefproject bodycams te dragen, zodat er hard opgetreden kan worden tegen mensen die zich schuldig maken aan agressie ten aanzien van controleurs. Ik hoop dat ik daar binnenkort antwoord op krijg en dat er een proefproject kan volgen.

Dan kom ik tot uw vraag inzake controles met de lokale politiediensten. In november vorig jaar in Antwerpen heeft een wijkteam van de Antwerpse politie in Merksem en Luchtbal een duizendtal gebruikers gecontroleerd, waarvan een derde zwartrijders bleken. Deze aanpak blijft een onderdeel van het sociaal veiligheidsplan van De Lijn. Vorig jaar waren er 123 acties. Ook voor 2023 worden dergelijke gezamenlijke controles gepland om het zwartrijden een halt toe te roepen.

Mevrouw Robeyns, uw vragen zijn gekoppeld aan de cijfers die u kreeg inzake zwartrijden. U zegt dat het aantal uitgeschreven boetes gestegen is met 51 procent: 35.131 in 2018, 53.195 in 2022. Daaruit kunnen we echter niet automatisch afleiden dat er in Vlaanderen steeds meer mensen zwartrijden op het openbaar vervoer. U weet dat er in het kader van corona veel meer werd gekeken naar het handhaven van de mondmaskerplicht en dat het feit dat er vooraan niet kon worden opgestapt, ons parten speelde. Het percentage zwartrijders is in 2022 gedaald ten opzichte van 2021, maar ligt wel hoger dan 2019: 2,1 procent zwartrijders in 2019, 7,13 procent in 2021 en 5,68 procent in 2022.

Tot en met mei 2022 hadden we de mondmaskerplicht, maar sedertdien worden de controles op zwartrijden weer opgevoerd.

Als het gaat over de betaling van boetes, moeten we, zoals al vaker gezegd, een ruimer tijdsbestek in acht nemen, omdat veel mensen hun boete niet zonder meer automatisch betalen. Er zit een langere periode tussen de boete en de betaling ervan, zeker als het gaat over het gedwongen invorderen ervan. In 2022 bleef 3,5 miljoen euro aan boetes onbetaald, maar dat bedrag wordt dus nog ingevorderd.

Maar laat me duidelijk zijn: er is werk aan de winkel, want De Lijn verliest hierdoor inkomsten. De Lijn zal met een actieplan komen om nog gericht in te zetten op het vermijden van zwartrijden. De Lijn zal extra personeel inzetten op die lijnen waar het fraudepotentieel hoog is en zal de huidige teams ook anders gaan inzetten om meer doelgericht te controleren, de pakkans te vergroten en mensen ertoe aan te zetten effectief te betalen voor het openbaar vervoer.

We zullen daar dus volop op blijven inzetten. Ik hoop dat ik zo snel mogelijk resultaten kan zien van het actieplan van De Lijn, zodat het omzetverlies snel wordt bijgeboend en de boodschap naar zwartrijders toe heel duidelijk is: de speeltijd is voorbij, wie zwartrijdt moet op de blaren zitten en zal een boete moeten betalen. Door de pakkans te verhogen en door in te zetten op gerichte controles hoop ik dat die boodschap aankomt en dat dit laakbaar gedrag stopt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. We mochten inderdaad onlangs vernemen dat de helft van de boetes die door De Lijn worden uitgeschreven, niet worden betaald. Dat gaat over een factuur van om en bij de 3,5 miljoen euro, die men misloopt. Het is ook zo dat het aantal boetes de voorbije jaren is verdubbeld. Als iemand niet betaalt, loopt het via lange procedures, via deurwaarders en afbetalingsplannen. Het is niet moeilijk dat zwartrijders volharden in de boosheid omdat zij de indruk krijgen dat men quasi straffeloos kan zwartrijden.

Mijn vraag is welke bijkomende maatregelen u kunt of wilt nemen om ervoor te zorgen dat zwartrijden wordt vermeden. Ziet u heil in het Nederlandse systeem dat sedert 1 november 2022 werd ingevoerd en waarbij het gemeentevervoersbedrijf (GVB) klanten gewoon met hun bankkaart laat betalen en dat als vervoersbewijs gebruikt? Ook bij de Nederlandse Spoorwegen is dat recent in gebruik genomen. Het

doel is om de mensen te bewegen om te betalen, zo heeft men geen excuus meer om in te checken. Zo zou de klacht over defecte toestellen in onze bussen en in onze trams, die we nu toch regelmatig horen, voorkomen kunnen worden.

We hoorden vandaag ook nog dat de NMBS wil inzetten op controles op de perrons. Ziet u daar eventueel mogelijkheden voor De Lijn? Het is misschien iets gemakkelijker om controles uit te voeren in een station dan aan een bushalte, maar het is misschien wel interessant om die mogelijkheid te bekijken.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Dank voor uw antwoord, minister. Ik ben op mijn beurt een beetje ontgoocheld in uw antwoord omdat ik vind dat u er nogal licht overheen gaat. Uiteraard was er corona. Maar de vergelijking die ik gemaakt heb loopt tussen 2019 en 2022. In 2019 was er geen corona. Tussen 2019 en 2022 gebeurden er 480.000 minder controles. Volgens mij mag ik dan toch de conclusie trekken dat er minder controles werden uitgevoerd. Het aantal uitgeschreven boetes is met 50 procent toegenomen. Zwartrijden lijkt mij dus een reëel probleem.

Ik wil wel even een zijsprongetje maken. Agressie kan uiteraard niet. Dat u initiatief neemt voor een proefproject met bodycams is positief.

Voor het wanbetalen is de gemiddelde beroepsprocedure acht maanden. Dat heb ik in uw antwoord gelezen. Ik kan begrijpen dat er een overbrugging is en dat er openstaande boetes zijn van, laat ons zeggen, acht maanden. Maar ik ga er ook van uit dat niet iedereen die een boete krijgt een beroepsprocedure instelt. 50 procent van de uitgeschreven boetes wordt niet geïnd. Ik geloof, eerlijk gezegd, niet dat dit alleen te maken heeft met termijnen. Er zal een stukje achterstand zijn, maar 50 procent? Daar mogen we ons toch serieus vragen bij stellen. We weten allemaal, u op kop, hoe moeilijk het is om voldoende middelen te vinden voor ons openbaar vervoer. Er is voortdurend nood aan meer middelen. En hier, als mensen effectief worden betrapt, laten wij 50 procent van de uitgeschreven boetes ongeïnd. Ik ga ervan uit dat het in werkelijkheid iets lager ligt, maar in mijn ogen zijn dat in verhouding zeer veel boetes die niet geïnd worden. Ik vind dat onaanvaardbaar, zeker ook omdat u terecht zegt dat het zeer asociaal gedrag is dat we absoluut niet mogen tolereren.

Ik wilde ook nog vragen of we meer controleurs gaan inzetten als De Lijn met een actieplan komt. Daar zal ongetwijfeld het schoentje ook wel een stuk knellen.

Tot slot vraag ik me af of we voor de stedelijke problematiek niet een meer gerichte aanpak moeten hanteren.

Ik had ook nog specifiek gevraagd naar de kostprijs van heel de beroepsprocedure en het inzetten van de deurwaarders en de incassobureaus. Want daar hangt natuurlijk een kostenplaatje aan. Als die zwartrijder betaalt, zal hij de rekening gepresenteerd krijgen, maar als hij niet betaalt, dan blijft die rekening bij De Lijn. Daar kun je ook nog wel vragen bij stellen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, wat betreft de controles aan perrons: in stations is dat natuurlijk allemaal iets gemakkelijker dan aan perrons. Maar alleszins in het actieplan dat De Lijn verder aan het uitrollen is, gaat men heel doelgericht acties invoeren. Men weet wel heel vaak waar de meest pijnlijke situaties zijn of waar het meest wordt zwartgereden. Daar gaat men gericht meer actie invoeren, daar gaat men de teams anders inzetten om zodoende de pakkans wel degelijk te verhogen. Dat is daar de bedoeling van.

Mevrouw Robeyns, u zegt dat u op uw honger blijft op tal van vragen. Minder controles: ik heb al een paar keren gezegd dat men tijdens corona – en dat is tot en met mei 2022 – de focus vooral gelegd heeft op andere elementen, minder op zwartrijden. Nu moet daar weer volop op gefocust worden. Als het gaat over het innen van de boetes: het moment dat iemand betrapt wordt op zwartrijden, het moment van het pv tot effectief de betaling, is eigenlijk al een doorlooptijd. Dat kan duren tussen de zestien dagen en de acht maanden dat er effectief betaald wordt. Als dan na acht maanden blijkt dat iemand onwillig is en niet wil betalen, dan gaat het dossier naar de gerechtsdeurwaarder. Al de kosten die daaraan verbonden zijn, zijn ten laste van diegene die de boete moet betalen. Dat wordt dus onmiddellijk mee geïntegreerd bij de inningsbedragen van de gerechtsdeurwaarder. Tot voor kort had de gerechtsdeurwaarder tien jaar de tijd om over te gaan tot invordering, nu is dat tot vijf jaar.

Het feit dat er vandaag nog een aantal openstaande boetes zijn, wil dus niet zeggen dat we die sowieso zonder meer voor eens en altijd kwijtgespeeld zijn. De gerechtsdeurwaarder kan op het moment dat de dossiers naar hem overgemaakt zijn, alles nog gaan invorderen, en die heeft daar nog wel tijd voor in het verschiet. Die kan dat nog te allen tijde doen. In die zin is er natuurlijk een lange tijds marge tussen het innen. Ik denk dat jullie ook weten als lokale besturen dat er bij retributiereglementen tussen enerzijds het uitgaan van de brief dat je moet betalen en de effectieve inning er vaak wel wat tijd overheen gaat. Alleszins zal men wel blijven focussen op het effectief innen, al is het tot procedures voor de rechtbank. Daar hebben we ook voorbeelden. Men blijft daar alleszins op inzetten. Het is zeker niet de boodschap dat we hier straffeloosheid willen, integendeel. De boodschap moet zijn: als je het openbaar vervoer gebruikt, dan betaal je nu eenmaal zoals elke normale persoon dat doet, dan moet iedereen dat doen. Zwartrijden is en blijft nu eenmaal een asociaal verhaal.

Wij gaan zeker niet voor minder controles. We gaan meer gericht inzetten met die teams. We gaan ook blijven zorgen dat er voor de boetes die uitgeschreven zijn of waar een pv voor opgemaakt is, ook effectief overgegaan wordt tot invordering. Bijkomend zegt men mij ook nog het volgende. Vroeger werd dat gewoon manueel gecontroleerd. Nu wordt dat allemaal via tablets bijgehouden zodat men veel gerichter weet waar de pijnpunten zitten om de pakkans te verhogen. Het is zeker niet zo dat we daar geen aandacht voor hebben, integendeel, omdat ook dat plan van aanpak gevraagd is aan De Lijn. Ik hoop dat we daar zo snel mogelijk een kentering in krijgen want De Lijn verliest inkomsten. We moeten overgaan tot gedwongen invordering en daar heeft finaal niemand baat bij. Diegene die zich schuldig maakt aan zwartrijden zal alleen maar meer moeten betalen. De Lijn heeft door het uitblijven van onmiddellijke betalingen op dat moment inderdaad een inkomstenverlies. We blijven daar verder op focussen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw bijkomend antwoord. We zijn het er allemaal over eens dat zwartrijden asociaal is. U hebt dat vorig jaar gezegd. U hebt dat de jaren voordien gezegd. U zegt dat nu opnieuw. Maar met verklaringen alleen komen we er niet. Oké, in het buitenland stijgen de cijfers. Maar cijfers van bijna 50 procent zwartrijden zijn blijkbaar een Vlaams fenomeen, blijkbaar ook een fenomeen waar gedeeltelijk een leeftijd op te plakken valt want de stijging bij minderjarigen is toch wel opvallend. Bovendien horen we toch dat bepaalde doelgroepen wel eens problematisch kunnen zijn. Volgens Lode Goukens, in Doorbraak, moeten misschien alle taboes volledig van tafel geveegd worden en kan er misschien een degelijk onderzoek opgestart worden. Wel, ik sluit me daarbij aan want, minister, met een bezettingsgraad van 56 procent zit De Lijn nog zeer ver verwijderd van haar plannen voor een modal shift.

Los van het economisch verlies voor een verlieslatende De Lijn, stelt er zich toch ook nog een sociaal probleem. Het zwartrijden is immers ook niet bevorderlijk voor het veiligheidsgevoel van reizigers en personeel. Voor dat veiligheidsgevoel denk ik dat we naast camera's ook moeten inzetten op een verhoogde pakkans en moeten de boetes voldoende hoog zijn en tegelijk sneller geïnd worden. 30 miljoen euro omzetverlies voor een verlieslatende De Lijn kunnen we niet blijven verantwoorden. Ik blijf ook bij mijn pleidooi voor controles die anonieme controleurs zouden uitvoeren, al dan niet in samenwerking met anonieme politieagenten. Minister, mijn conclusie is dus dat er voor u op dat vlak nog heel veel werk aan de winkel is.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik wil vooral benadrukken dat we het probleem echt ernstig moeten nemen. Uit uw replieken en het feit dat u daarover bij De Lijn een actieplan gevraagd hebt en dat u ook zult aandringen op meer controles, ga ik ervan uit dat we dat dan ook gaan doen en dat dat ook resultaten met zich zal meebrengen. Ik snap natuurlijk dat die termijnen er zijn en dat daar vertragingen zijn, dat dat soms lang duurt. De vraag is – ik zal die nog eens schriftelijk stellen – hoeveel percentage er dan effectief uiteindelijk nog na verloop van tijd geïnd wordt. Maar sowieso is dit iets wat we verder mee opvolgen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het geplande themapark naast de luchthaven van Deurne – 1487 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen voor een themapark naast de luchthaven van Deurne – 1488 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

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

Orry Van de Wauwer (cd&v): Sinds 2021 zoekt de Vlaamse overheid een exploitant om op een perceel van de luchthaven van Antwerpen een themapark in te richten. Dit themapark komt op een hoek van de luchthaven waar momenteel de baseballvelden van Morsel liggen en moet een link hebben met de luchtvaart. Reeds in oktober 2021 meldde Jack Schoepen zich als enige kandidaat met zijn themapark 'Captain Jack'. De zone waar het recreatiepark ingetekend werd, is een zone bestemd voor kmo-activiteiten naast de nieuwe stelplaats van De Lijn. De inrichting als kmo-zone werd echter geschrapt omdat de aanliggende R11 niet in de nodige capaciteiten en ontsluiting voorziet.

Recent werd het recht van opstal door minister Peeters namens de Vlaamse Regering toegekend voor de ontwikkeling als recreatiezone. Voor verdere afspraken en procedures als een mobiliteitsstudie, inrichtingsplan, en omgevingsvergunning dient verder afgesproken te worden. Evenwel waren er in het parlement de voorbije weken en maanden verschillende debatten over de invulling van de verschillende regionale luchthavens. De Vlaamse Regering heeft beslist dat er per luchthaven een visienota opgemaakt zal worden om de verdere ontwikkeling strategisch te plannen.

Minister, door nu een langetermijnconcessie te verlenen, lijkt een heel deel van die oefening die plaats moet vinden voor die visienota, ondergraven te worden. Een aantal nadere opties of alternatieven worden daardoor gehypothekeerd. Minister, hoe staat u tegenover het verlenen van het recht van opstal op dit moment? Is het

verlenen van een concessie of recht van opstal wel opportuun voordat de visienota of het masterplan voor de luchthaven van Antwerpen opgemaakt is? Wat is uw visie hierop?

Is het verlenen van een concessie of recht van opstal opportuun voordat studiewerk verricht is en procedures afgesproken zijn? Wat is uw visie hierop?

Het kmo-park kon niet doorgaan wegens gebrekkige ontsluiting langs de R11 en met het openbaar vervoer. Ik vraag mij af of dit argument niet evengoed opgaat voor een recreatiepark. Zijn daar alle nodige onderzoeken en studies gedaan naar de impact op de mobiliteit in die omgeving?

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Collega's, ik maak graag pret en ik houd van parken, maar van dit toekomstig pretpark word ik niet echt blij.

Enkele weken geleden raakte bekend dat het themapark Captain Jack werd geselecteerd door de Vlaamse Regering voor de ontwikkeling van een stuk grond van 5 hectare langs de luchthaven van Deurne en de Krijgsbaan in Mortsel. Het resultaat is veel ongeloof bij buurtbewoners, fronsende wenkbrauwen en protest. Een petitie van onze lokale groep in Mortsel telde in geen tijd meer dan tienduizend ondertekenaars. Dat is ongeveer de helft van Dilsen-Stokkem, minister. Ook de gemeenteraden van Borsbeek en Mortsel hebben zich al fel uitgesproken tegen deze plannen. Weinigen zijn enthousiast, en ik begrijp ze ook. Met de regelmaat van de klok duiken die grootse plannen op, maar nu lijkt het toch menens te zijn. Dat is opvallend, want nog maar enkele weken geleden liet uw collega, minister Demir, optekenen dat ze niet genoeg gronden vindt om te bebossen om jullie eigen doelstelling als Vlaamse Regering te halen. Een van de redenen was onbebosbare gronden in de omgeving van de regionale luchthavens. Na de wat ons betreft compleet onzinnige beslissing van de Vlaamse Regering om de regionale luchthaven van Deurne ook in de toekomst nog met miljoenen subsidies boven water te houden, volgt er wat mij betreft alweer een beslissing die toch niet echt begrijpelijk is.

Ik vraag mij echt af of er wel besef is over de plek waarover we spreken. Het gaat hier over woonbuurten die zelfs al op normale weekdagen heel wat verkeer moeten slikken, die omzoomd zijn door drukke, filegevoelige autosnelwegen, en die het lawaai en de luchtvervuiling van een luchthaven en het snelwegcomplex rond Antwerpen moeten slikken. Over die buurten denkt men blijkbaar dat een themapark met hotelinfrastructuur er nog wel bij kan, terwijl mensen uit Antwerpen, Borsbeek en Mortsel snakken naar meer groen, propere lucht, ademruimte. Dat zijn allerlei beloftes uit het regeerakkoord die voor de gelegenheid weer even ondergesneeuwd raken onder andere belangen.

Van één ding lijkt u zich alvast wel bewust te zijn: de site is niet goed ontsloten met het openbaar vervoer. In de visienota van de Vlaamse Regering lees ik hierover het volgende: "De ontsluiting van Luchthaven Antwerpen is vooral gericht op personenwagens. De luchthaven mist een multimodale ontsluiting met directe aansluiting op het openbaar vervoer. Nochtans is er een spoorlijn net naast de luchthaven. Connectiviteit via het spoor met de steden Antwerpen, Mechelen en Brussel, inclusief Brussels Airport, is essentieel om een overvloed aan personenwagens in de omliggende wijken te vermijden. Maar onderzoek in het verleden heeft aangetoond dat deze piste niet realistisch is."

U voegde daar in de krant nog een sneer naar de vervoerregioraad aan toe, en daarmee lijkt de kous af. De Vlaamse Regering doet hier het omgekeerde van wat elk hedendaags slim mobiliteitsbeleid voorschrijft: eerst een grote ontwikkeling plannen en dan pas zien hoe het duurzaam ontsloten kan worden. En indien dat niet kan, zullen er weer een paar files bij gekomen zijn.

Is het project van Jack Schoepen effectief het enige project dat uit de marktbevraging is gekomen? Hoe werd die marktbevraging uitgevoerd? Welke partijen werden aangeschreven? Loopt de marktbevraging voor de aangrenzende kmo-zone van 3,6 hectare nog of is deze al afgerond? Indien ja, wat zijn de resultaten daarvan?

Wat is de mobiliteitsimpact van het geplande themapark?

Leent de ontsluiting met het openbaar vervoer op die plaats zich tot deze bestemming?

Zullen de juridische bepalingen van het GRUP (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) 'Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen' gevolgd worden bij de ontwikkeling van dit project?

Is het geplande project MER-plichtig (milieueffectrapport)?

Werden de plannen reeds teruggekoppeld met de lokale besturen? Wat is het draagvlak bij elk van de betrokken lokale besturen voor dit project? Voor de zomer vroegen we expliciet naar het overleg met de omliggende gemeenten, en u zei toen: "Voor het overleg met de lokale besturen werd een ambtelijke werkgroep ingericht. De vooropgestelde ontwikkeling werd hier uitgebreid toegelicht. Zodra er op basis van de marktbevraging concrete plannen of projecten op tafel komen te liggen, zullen de ontwikkelaars deze binnen die ambtelijke werkgroep voorleggen en zodoende terugkoppelen met de lokale besturen." Mag ik daaruit opmaken dat alle lokale besturen op de hoogte waren van die plannen?

Werden deze plannen, gezien hun belangrijke mobiliteitsimpact, al teruggekoppeld met de vervoerregio Antwerpen?

Werd er een draagvlakstudie in de buurt uitgevoerd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de vele vragen. Dat geeft mij de mogelijkheid om een en ander te verduidelijken. Want er wordt hier toch wel een sfeer gecreëerd alsof ik plots vanuit het niets heb beslist dat daar een themapark moet komen, en dat ik met al de rest totaal geen rekening heb gehouden.

Collega's, we moeten teruggaan naar het jaar 2009. Toen is het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Grootstedelijk Gebied Antwerpen' definitief vastgesteld, met inspraak van de omliggende lokale besturen, maar ook met de bewoners. Iedereen heeft daar inspraak gehad, zoals bij elk ruimtelijk uitvoeringsplan. Dat plan heeft de contouren vastgelegd van de zone voor stedelijke ontwikkeling naast de luchthaven van Antwerpen.

Daarin is sowieso voorzien dat er een zone komt voor stedelijke ontwikkeling, en daarin zijn een aantal activiteiten toegelaten, zoals bedrijfsactiviteiten, kantoren, diensten, hotels, congresfaciliteiten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbaar groen, verharde ruimte, socioculturele inrichtingen en recreatieve voorzieningen. Dat staat omschreven in het plan, en dat vormt de juridische basis voor wat er op een bepaalde site kan.

We weten ook dat de LEM (luchthavenexploitatiemaatschappij) Antwerpen is aangeduid voor de exploitatie van de luchthaven in Deurne. Initieel zat dit perceel bij de LEM, maar de LEM heeft duidelijk laten weten dat zij geen interesse hadden in dat perceel en geen nood hadden aan bijkomende ruimte. Vandaar dat al in de vorige legislatuur is beslist dat men daar kan overgaan tot de ontwikkeling, los van de LEM.

Tegelijkertijd kwam er de vraag van De Lijn voor een nieuwe stelplaats. De Lijn is op dit ogenblik op een deel van die terreinen bezig met de bouw van de nieuwe stelplaats. Met andere woorden, dat terrein is opgedeeld in 4,5 hectare voor de stelplaats voor De Lijn, 5 hectare recreatiezone, en 3,5 hectare kmo-zone.

Men maakt hier de link met het hele verhaal van de luchthavenexploitatie. Ik wil heel duidelijk meegeven dat de site voor het beoogde themapark geen onderdeel uitmaakt van de luchthavenexploitatie. De LEM heeft laten weten geen interesse te hebben in deze site. De ontwikkeling gebeurt dus ook niet door de LEM, noch door de luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) Vlaanderen.

Over de link met de visienota over de Vlaamse regionale luchthavens en de masterplannen die verder opgemaakt moeten worden, kan ik dan ook heel duidelijk zijn. Deze visienota en die masterplannen gaan over de ontwikkeling van de luchthaven als dusdanig. Deze site is niet mee opgenomen, noch in de maatschappelijke kostenbatenanalyse rond de luchthavens, noch in die visienota over de luchthavens.

Dat ruimtelijk uitvoeringsplan 2009 is er. Dat werd ook niet aangevochten, door geen enkel lokaal bestuur, door niemand. Dat is de juridische realiteit vandaag de dag. Dan is er een marktbevraging gekomen. Die documenten zijn ook overgemaakt aan de parlementsvoorzitter op specifieke vraag. Er is een marktbevraging gepubliceerd conform de aanbestedingsregelgeving in het Europees Publicatieblad. Deze marktbevraging had betrekking op de twee resterende percelen. Het ene perceel is gebruikt voor de busstelplaats, en dan hadden we nog de kmo-zone en de recreatiezone. De opmaak van die marktbevraging is gebeurd in samenspraak met het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO). Nogmaals, de marktbevraging had geen betrekking op de gronden van de stelplaats van De Lijn.

Op 10 januari 2022 werden de offertes geopend. Er werd één offerte ontvangen van Skice Development II. Dat bedrijf stelde zich als enige kandidaat voor de ontwikkeling van de recreatiezone.

Voor de kmo-zone was er geen offerte ontvangen. De bedoeling is dat daar de LOM zich verder over gaat buigen, om te zien welke ontwikkeling er van die kmo-zone al dan niet kan gebeuren.

De offerte van Skice Development II voldeed aan de gestelde eisen in de marktbevraging. Er werd een selectiebeslissing genomen. Er is hier en daar nog een en ander bijgestuurd. Finaal kon aan Skice Development II een toelating gegeven worden om dat te gaan ontwikkelen.

Ik wil wel duidelijk zeggen: er is op dit ogenblik nog geen recht van opstal verleend. Die opstalovereenkomst zal slechts opgemaakt worden of ondertekend worden na de goedkeuring van het mobiliteitsplan. We weten – dat werd al duidelijk gesteld bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan van 2009 – dat daar een mobiliteitsissue kan zijn, bij bijkomende ontwikkelingen. Wat dat betreft, is het ook heel duidelijk mee opgenomen: er kan maar een recht van opstal verleend worden als ook de complete mobiliteitsimpact van de recreatiezone verder bestudeerd is en als er ook een definitief inrichtingsplan is. Sowieso moeten de elementen of de voorwaarden die opgenomen zijn in het ruimtelijk uitvoeringsplan, ook effectief gerespecteerd worden.

Het is niet aan mij om te oordelen of er een project-MER opgemaakt moet worden. Het is aan de initiatiefnemer die daar een themapark wil gaan bouwen en die daaromtrent een vergunning voor zal moeten aanvragen. Die zal zich sowieso op de eerste plaats moeten enten op alle voorwaarden opgelegd in het ruimtelijk uitvoeringsplan en men zal – in het kader van het hele omgevingsrecht – moeten kijken of er een project-MER nodig is. Ik vermoed van wel, maar dat laat ik aan de mensen van Omgeving, om dat verder te analyseren. Alleszins is het aan anderen om de benodigde vergunningen effectief te verlenen en te kijken of er een project-MER en dergelijke moet gebeuren, vooraleer er effectief sprake kan zijn van exploitatie.

Dan zijn er ook nog wat vragen over overleg met lokale besturen en overleg met de Vervoerregio Antwerpen (VVA). In de aanloop naar dit project werd er een ambtelijke

werkgroep georganiseerd. Daar werden onder andere ook de betrokken lokale besturen uitgenodigd. Op die ambtelijke werkgroep werd informatie verstrekt over de plannen van de Vlaamse overheid tot ontwikkeling van deze site, dus zowel de busstelpaats, de kmo-zone als de recreatiezone. Dus de lokale besturen zijn daarbij betrokken. Zij hebben ook kennis gekregen van de marktbevraging en de toekomstige potentiële ontwikkelingen. Die vergaderingen hebben allemaal plaatsgevonden in 2020, voor de projectoproep.

Als er nu straks specifiek een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, een mobiliteitsplan wordt opgemaakt of een ontsluitingsplan wordt ingetekend, dan zal dat uiteraard opnieuw voorgelegd worden bij de betrokken besturen.

Misschien kan ik zelfs ook nog meegeven – en dat kunnen we lezen in de offerten van Skice Development II – dat er onder andere specifiek op vraag van één lokaal bestuur ook voorzien is in een klimhal. Zij wilden daar ook sportfaciliteiten en vandaar is er ook specifiek een klimhal voorzien en dit op vraag van de gemeente Mortsel.

De plannen zijn op dit ogenblik nog niet teruggekoppeld met de Vervoerregio Antwerpen. Dat zal uiteraard gebeuren op het moment dat het mobiliteitsplan of de ontsluiting van de site duidelijk is. Dan wordt er teruggekoppeld, zowel naar onze administratie, naar het Agentschap Wegen en Verkeer, maar uiteraard ook naar de Vervoerregio Antwerpen. Maar het is aan de projectontwikkelaar – aan Skice Development II, die op dit ogenblik geselecteerd is om een en ander verder uit te werken – om een mobiliteitsplan op te maken en om dan verdere plannen vergunningstechnisch uit te werken en te kijken hoe we daar dan verder mee kunnen omgaan. Pas dan kan ook het recht van opstal al dan niet verleend worden.

Ik hoop dat daarmee een en ander verduidelijkt is en anders hoor ik het wel.

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

Orry Van de Wauwer (cd&v): Dank u wel, minister, voor uw heel uitgebreide antwoord.

Het was heel veel om te volgen. Maar ik denk toch dat we hier een fout maken. U hebt ongetwijfeld gelijk wanneer u zegt: “Je hebt enerzijds het masterplan voor de luchthavens, en anderzijds de invulling van de site volgens het RUP dat daarvoor voorzien is.”

Maar ik vind het toch heel moeilijk om die twee van elkaar los te koppelen. En de Vlaamse Regering heeft bij de goedkeuring van de visienota voor de regionale luchthavens gezegd dat er nu per luchthaven een masterplan wordt opgemaakt, en dat dan binnen de keuzes die in die visienota gemaakt zijn, namelijk het uitsluiten van een sluiting en die maximale groei.

Ik vind toch dat we moeten blijven kijken, dat er binnen dat masterplan gezocht moet worden naar alternatieven voor de invulling van die luchthaven. Verschillende partijen hebben die oproep gedaan, en ik hoop dat dat alsnog gaat gebeuren. Maar ik hoop ook dat we binnen die optie voor een eventueel alternatieve invulling van de luchthaven, de hele site kunnen meenemen. Ook de recreatiezone die er voorzien is: ik denk dat daarvoor heel wat opportuniteiten kunnen zijn. Maar door nu in te zetten op het verder onderzoek van Captain Jack als recreatiepark daar, hypothekeer je wel andere mooie projecten die op de hele site daar eventueel uitgevoerd zouden kunnen worden. En ik hoop dat die oefening dan fundamenteeler gebeurt, voor de hele omgeving daar, en niet door voorafnames die nu gemaakt worden waarbij heel mooie alternatieven misschien niet meer mogelijk zouden zijn. Ik denk dat we daar een juiste tijdslijn voor moeten opmaken, en bekijken hoe een beslissing vandaag mogelijke alternatieven in de toekomst zou kunnen hypothekeer.

Ik doe daar de oproep, minister, om die oefening toch ten gronde te doen, en geen enkel taboe te hebben wat de invulling van de luchthaven betreft.

Mobiliteitsgewijs blijf ik wat op mijn honger zitten. Uit eerdere mobiliteitsplannen bleek dat er echt een verzadiging is. Ik heb nu ook de marktbevraging, de mobiliteitsprognose, gezien. Ik vind dat een heel summiere mobiliteitsprognose. Ik ben blij om te horen dat er dus een duidelijker mobiliteitsplan komt, maar het lijkt me moeilijk om een oplossing te vinden als we zien dat die verzadiging er vandaag al is. Er komt daardoor dus geen invulling van die kmo-zone. Dit zou dus wel kunnen met een recreatiezone, waarbij men op piekdagen spreekt van bijna 1500 parkeerbehoeften, honderden extra mobiliteitsbewegingen, terwijl er rond openbaar vervoer ook een te gebrekkige ontsluiting is.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Dank u wel, minister, voor uw inderdaad uitgebreide antwoord.

Er is wel extra duidelijkheid gekomen, in tegenstelling tot het antwoord dat u voor de zomer had gegeven. U zei toen dat de intekenaars van de marktbevraging de mobiliteitsimpact ten volle in kaart moesten brengen bij de indiening van hun dossier. U zegt nu dat dat inderdaad nog niet het geval is, dat ze nog geen volledige tekening hebben gemaakt van de mobiliteitsimpact, en dat dat pas voor een latere fase zal zijn. Dat is dus één ding dat toch al verduidelijkt is.

U zegt dat de lokale besturen in 2020 op de hoogte gebracht zijn. De recreatiezone, hoe die ingevuld kon worden: u hebt zelf de opsomming gedaan. Er stond ook 'openbaar groen' bij, uiteraard is er toen geen protest geweest. Ik heb het daarnet al gezegd: nu is dat er duidelijk wel. De gemeenteraden van Mortsel en Borsbeek hebben zich hier heel duidelijk tegen uitgesproken. Zij zijn het er niet mee eens, omdat ze vanop het terrein zelf zien dat dat geen goed idee is.

Als er maar één reactie gekomen is op die marktbevraging, is dat dan geen teken aan de wand? Is dat geen duidelijk signaal dat er maar beperkte interesse is, dat een harde recreatieve invulling van het terrein geen draagvlak kent en niet rendabel zal zijn? Iedereen met wie ik spreek die iets kent van de pretparksector, zegt: "De kans dat dat zal 'marcheren', is quasi miniem." Ook vanuit de economische logica, vanwege de weinige interesse die er is, lijkt me dat een heel duidelijk iets te zijn. En ik geef maar een suggestie mee: een stadsrandbos zou ook perfect kunnen. Dat is een prima invulling van recreatie. Deze grond heeft de Vlaamse overheid al, waarom die niet inzetten voor de Blue Deal, de bebossing, natuurontwikkeling? Dat zijn dingen die veel meer aansluiten op wat er daar nodig is.

Naast de bijkomende opmerking die ik heb gegeven, is mijn bijkomende vraag dus: minister, vindt u dit zelf eigenlijk een goed idee? Wat is uw persoonlijke appreciatie hiervan, in deze wijk? Met wat u weet over mobiliteit daar, de noden die er zijn, de keuzes die jullie als Vlaamse Regering willen maken over nood aan extra bebossing, vindt u dit zelf een goed idee, en de beste mogelijke ontwikkeling voor die zone? Of gebeurt dit gewoon bij gebrek aan alternatief, omdat niemand zich eraan wil wagen daar effectief iets op poten te zetten, omdat ze weten dat harde recreatie daar gewoonweg niet rendabel is?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Geen Antwerpenaren meer in de zaal? *(Opmerkingen van de voorzitter)*

U mag ook aansluiten.

Mijnheer Annouri, u vraagt of ik dit persoonlijk een goed idee vind en of ik gesproken heb met de lokale besturen. Het gaat hier over een ruimtelijk uitvoeringsplan waarmee zones zijn ingetekend die duiden wat waar kan.

Twee: De luchthavenexploitatiemaatschappij heeft duidelijk laten weten geen interesse te hebben.

Drie: We zijn al bezig met de ontwikkeling van dat gebied. Op de site van de stelplaats Zurenborg in Antwerpen, die dringend aan vernieuwing toe was, is De Lijn op dit ogenblik een nieuwe stelplaats aan het bouwen. Natuurlijk begrijp ik dat de Groenfractie zegt, ondanks dat een site op een gewestplan of een ruimtelijk uitvoeringsplan een bestemming heeft gekregen, dat zij vindt dat daar een bos moet komen. Ik kan dat perfect begrijpen. Maar op dit ogenblik is er een juridisch criterium, met name een ruimtelijk uitvoeringsplan, dat zegt dat daar een kmo-zone kan komen, dat er een recreatiegebied is, dat er hotelfaciliteit kan komen, dat er recreatie kan komen en dat er ook groen kan komen. Maar er heeft geen enkele ondernemer ingeschreven die zei dat hij op die site een bos wilde maken. Dat had gekund want het was een openbare aanbesteding in het Europees Publicatieblad. Dat is niet gebeurd.

Er is inderdaad maar één inschrijver die er een themapark wil van maken dat past binnen de randvoorwaarden en de contouren van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Dat ruimtelijk uitvoeringsplan is op dit ogenblik niet onderhevig aan een procedure bij de Raad van State. Klaarblijkelijk heeft iedereen ingestemd dat deze ontwikkelingen daar kunnen. Het verdere verloop is dat men een omgevingsvergunning zal moeten aanvragen. Er zal ook al dan niet een project-MER moeten worden opge maakt. De lokale besturen zullen al dan niet een omgevingsvergunning afleveren, tenzij het van een hogere categorie is en het de provincie is. Daar ga ik mij op dit ogenblik niet over uitspreken.

Wij hebben de vraag gekregen om die terreinen op de markt te brengen, conform de uitvoering van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Dat is gebeurd in samenspraak met VLAIO. We zullen nu kijken hoe het verder verloopt.

Dat er maar één iemand heeft ingeschreven voor de site van het recreatiegebied komt, denk ik, omdat er vandaag de dag niet zoveel ondernemers bezig zijn in dat verhaal van pretparken, themaparken en hotelaccommodaties. Net zomin als ik iemand heb gezien die iets ingediend heeft om er een grootschalig bos van te maken. Het had ook gekund, maar die aanvraag hebben we niet gekregen. Ook voor de kmo-zone hebben we geen aanvragen gekregen. Het voorstel is dat VLAIO gaat samenzitten met de provinciale ontwikkelingsmaatschappij (POM) om te kijken wat men met het terrein dat voor kmo bestemd is, zal doen.

Kortom, het dossier zal zijn verdere verloop kennen. Gaat men een project-MER opstellen? Gaat men een omgevingsvergunning aanvragen? Alleszins zal men rekening moeten houden met de impact op de mobiliteit, zoals dat voor eender welk grootschalig project gebeurt. Het is geen individuele woning, het is geen groeps-woningbouw. Er zal uiteraard mobiliteitsgerelateerd rekening mee moeten worden gehouden, bij de opmaak van de vergunning. Ik ga ervan uit dat de werkgroep uit het verleden en de vervoerregio zich daarover zullen buigen, evenals de lokale besturen die al dan niet de vergunning zullen afleveren.

Kortom, binnen de huidige contouren en binnen het huidige juridische kader kan dit. We zullen bekijken hoe het nu allemaal verder verloopt.

Mijnheer Van de Wauwer, ik ga nog even in op uw vraag over het behouden van de terreinen om te kijken hoe het verder loopt met de masterplannen en de ontwikkeling van de luchthaven.

We hebben altijd heel duidelijk de volgende boodschap gegeven. Op basis van de maatschappelijke kostenbatenanalyse en de daaraan gekoppelde visienota werd duidelijk de keuze gemaakt om niet voor een extreme groei van de luchthaven te gaan. We gaan de luchthaven daar niet uitbreiden. De LEM had in principe een optie kunnen nemen op die terreinen, maar ze heeft altijd aangegeven geen interesse te hebben. Vandaar dat De Lijn al kon starten met de bouw van de stelplaats. Wij kiezen niet voor extreme groei, we beperken ons tot waar de luchthaven nu zit, maar we kijken wel naar tal van innovatieve toepassingen. Daar zal een toekomstgericht masterplan verder op ingaan.

Wat kan er nog binnen de huidige contouren van de exploitatievergunning? Wat kan er nog aan bijkomende ontwikkeling van de luchthaven? Het zal alleszins niet gaan over uitbreiding met deze percelen. Die keuze is al gemaakt in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), maar het is ook een bewuste keuze van de LEM zelf want ze heeft nooit gezegd dat ze een bijkomende hotelfaciliteit op die site wilde, ten behoeve van de luchthaven. Die keuze is nooit gemaakt. Vandaar de oproep om, in samenspraak met VLAIO, te kijken hoe we invulling kunnen geven aan de kmo-zone en aan de recreatiezone.

Er is op dit ogenblik één inschrijver. We zullen het verdere vergunningstraject uiteraard blijven opvolgen, vooraleer er een recht van opstal wordt verleend. Er zal sowieso een mobiliteitsplan uitgewerkt moeten worden, zoals dat heel concreet mee is opgenomen.

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

Orry Van de Wauwer (cd&v): Minister, ik denk dat u mijn oproep niet volledig begrepen hebt om binnen het masterplan naar andere pistes te kijken. Er was een oproep om de piste van een sluiting, die binnen de maatschappelijke kostenbatenanalyse als meest interessante optie naar voren kwam, ook te bekijken. En dan te bekijken wat er met het geheel van die site kan gebeuren, wat de verschillende invullingen kunnen zijn.

U hebt gezegd dat binnen het huidige juridische kader de invulling van dit themapark perfect kan. Maar het is niet omdat iets binnen een juridisch kader kan, dat dit ook wenselijk is en de beste piste is. Ik ben nog altijd overtuigd dat we het best naar een andere invulling van die hele site kunnen gaan. Het zou jammer zijn als we nu de hele site zouden hypothekeren indien we dat themapark, waar volgens mij weinig vraag naar is – al is het niet aan mij om dat in te schatten –, zouden toelaten. Maar laat ons nu een verdere invulling als alternatief voor de luchthaven tegen 2039, wanneer de exploitatievergunning afloopt, niet hypothekeren.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Dank u wel, minister, voor uw antwoorden. We zijn het grondig oneens. Heel wat mensen uit de buurt vragen om die verlieslatende luchthaven te sluiten en een park in de plaats te geven. Deze Vlaamse Regering behoudt de luchthaven en geeft een pretpark over vliegtuigen erbovenop. Dat is de wereld op zijn kop natuurlijk, en dat gaat volledig in tegen dat wat de buurt nodig heeft.

U zegt, als ik het goed begrijp – misschien ben ik daar te optimistisch in –, tussen de lijnen door dat er nog heel wat procedures moeten worden doorlopen, en dat is ook effectief zo. Ook zegt u dat de lokale besturen zich nog zullen kunnen uiten. Ik denk dat ze dat hebben gedaan, ik denk dat ze moedig zijn, dat ze duidelijk in Borsbeek en Mortsel hebben aangegeven dat ze het niet eens zijn. Ze hebben in de gemeenteraad deze week unaniem gestemd om van de Vlaamse Regering te eisen om op hun stappen terug te komen. Ze zijn het niet eens met de Vlaamse Regering. U gaat daar niet op in, u zegt dat de procedure loopt. Ik ben ervan overtuigd dat de strijd zal blijven worden gevoerd en dat het uiteindelijk niet zover hoeft te komen.

Als ik nog een punt mag maken: u hebt het zelf gehad over de stelplaats van De Lijn die daar gaat komen. Weet u, minister, dat om die stelplaats te bouwen, men het equivalent van honderd olympische zwembaden water heeft moeten oppompen? Als u die Captain Jack daar zou laten bouwen, zal het nog om veel meer water gaan. Waar zit de voorbeeldfunctie van Vlaanderen als het gaat om het behoud van de sponsfunctie in natuurgebieden, de bebossing waar minister Demir voor pleit? Deze regering zegt één ding en doet in de praktijk het tegenovergestelde, zaken die onlogisch en inefficiënt zijn. Ik hoop en ben overtuigd dat het verzet tegen dit zeer slechte idee zal blijven bestaan en dat het niet zover hoeft te komen, maar voorlopig hoeven die mensen uit de buurt in de Vlaamse Regering blijkaar geen bondgenoot te zoeken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het systeem van combitickets voor parkeren en openbaar vervoer in steden
– 1598 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject van De Lijn met een combiticket voor parkeren en gebruik openbaar vervoer
– 1617 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een combiticket voor het gebruik van parking en openbaar vervoer
– 1630 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

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

Orry Van de Wauwer (cd&v): We blijven in Antwerpen, maar gaan ook naar Gent. Op 15 februari berichtte De Lijn dat een combiticketsysteem onderzocht zou worden in Gent en Antwerpen. De uitdrukkelijke vraag die anderen en ik al meermaals hebben gesteld in deze commissie, in het kader van de voortgangrapportages van de Oosterweelverbinding, meer specifiek rond park-and-rides (P+R's) in Antwerpen. Minister, u gaf telkens aan dat het wenselijk was om daar werk van te maken. Tot dusver bleef het aanbod op maat in verschillende P+R's eerder beperkt tot tijdelijke acties voor goedkopere bus- en tramtickets die aangekocht konden worden in die P+R's. Dat was echter geen structureel, maar wel een tijdelijk aanbod om het gebruik van de P+R's aan te moedigen, waardoor minder verkeer de stadscentra zou binnenrijden.

Ik sta achter het idee dat we die P+R's bekend moeten maken en mensen sensibiliseren om daarvan gebruik te maken en dat daarvoor promoties voorzien kunnen worden. Tegelijk voelen die promoties niet altijd heel rechtvaardig aan voor de inwoners van de betreffende steden. Met dergelijke acties betalen inwoners van de stad meer voor het openbaar vervoer in hun eigen straat, omgeving en stad dan mensen die met hun auto naar de stad rijden en vervolgens beloond worden met goedkopere of zelfs gratis tickets voor het openbaar vervoer. In het aanmoedigingsbeleid voor de P+R zou het combiticket of het goedkoper parkeren centraal moeten staan, eerder dan een alternatieve prijssetting voor het openbaar vervoer.

Daarom stel ik u volgende vragen.

Welke systemen voor het installeren van een combiticketsysteem zullen worden opgezet in Gent en Antwerpen?

Volgt u de visie dat het toekennen van gratis tarieven of goedkopere openbaarvervoertickets aan bezoekers van de stad niet rechtvaardig aanvoelt voor de eigen inwoners van de stad, die wel de volle prijs betalen?

Bent u akkoord dat het aanmoedigen van het gebruik van de P+R's zich eerder zou moeten vertalen in de parkeertarieven of in het aanbieden van combitickets, waardoor gebruikers vlot kunnen parkeren, dan dat het zich vertaalt in gratis of goedkopere openbaarvervoertarieven voor bezoekers?

Op welke manier kan dit in de toekomst worden aangepakt?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): De aanleiding van de vraag is dezelfde als die van collega Van de Wauwer, namelijk het project combiticket parkeren en openbaar vervoer in de parkings aan de rand van Antwerpen en Gent waarmee De Lijn niet alleen de technische mogelijkheden, maar ook de interesse in combitickets wil onderzoeken om die na evaluatie eventueel uit te rollen. Op zich is dat uiteraard positief. Met het combiticket wil men nog meer reizigers motiveren om in de rand te parkeren en dan over te stappen naar het openbaar vervoer. U hebt daar zelf positief op gereageerd en gezegd dat we zo combimobiliteit stimuleren en bijdragen aan het realiseren van de modal shift.

Ik heb de vraag een beetje opengetrokken: een combiticket voor parkeren en openbaar vervoer naar een combiticket voor al het openbaar vervoer. Minister, u weet dat onze partij daar voorstander van is en wij graag naar één systeem zouden gaan met een vaste dagprijs voor het gebruik van alle soorten openbaar vervoer, met dezelfde doelstelling, namelijk een modal shift en meer mensen op het openbaar vervoer. U hebt zelf een soortgelijk voorstel gedaan om mensen meer te stimuleren tot het nemen van het openbaar vervoer en om ook de koopkracht te stimuleren, namelijk onbeperkt reizen voor 1 euro per dag. En vandaar heb ik de vraag een stuk opengetrokken.

Wanneer zullen deze proefprojecten uitgerold worden? Is er een evaluatie voorzien en tegen wanneer wordt die voorzien? Heeft men al een zicht op de tarifiering?

Opengetrokken naar het combiticket voor al het openbaar vervoer: hoe staat u daar tegenover, minister? En bent u bereid om contact op te nemen met de federale collega's om daarrond een proefproject uit te rollen?

Hoe zit het met uw goed idee om 1 euro te vragen om onbeperkt te reizen met het openbaar vervoer? Is dat definitief begraven of gaat u dat toch nog eens op tafel leggen?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik had een lange inleiding, maar ik ga mij beperken tot de laatste paragraaf. In Hasselt wil men de parkings vlak buiten de grote ring gebruiken om auto's uit het centrum te houden. Hier denkt men eraan om een beperkte som te vragen om te parkeren waarbij dit inclusief een ticketje heen-en-weer inhoudt naar het centrum.

Ik ga meteen mijn drie vragen stellen, minister, dan hoeven we ook geen tijd te verliezen. Beide collega's hebben mijn eigen inleiding verwoord.

Wat zal de timing zijn omtrent het concluderen van het bewuste proefproject?

Gaan we moeten wachten op de conclusies eer er op andere locaties ook een dergelijk initiatief genomen kan worden? Dat lijkt me heel belangrijk.

En ten slotte: indien niet, gaat u dan akkoord dat steden en gemeenten dan de lead nemen en niet moeten wachten op een aanzet van de openbaarvervoermaatschappij De Lijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank voor de vragen. Ik denk dat we allemaal het liefst zo snel mogelijk al die combitickets willen hebben. Maar we begrijpen natuurlijk allemaal dat het er niet op een-twee-drie kan zijn. Het is een verhaal van intense samenwerking, van software die op elkaar afgestemd moet worden, van tarieven die op elkaar afgestemd moeten worden, van het betrekken van diverse stakeholders en van het opzetten van structuren. Kortom: het is allemaal iets complexer dan dat sommigen misschien menen. Maar we zijn het er allemaal over eens dat we liever vandaag dan morgen die combitickets hebben. We hebben een aantal voorbeelden lopen: combitickets met een bezoek aan een toneelvoorstelling of wat we ook doen in de GEN-zone (Gewestelijk Expresnet) met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest en de NMBS. Maar alleszins willen we veel met die combitickets en hopen we dat het allemaal snel vooruitgaat. Het combiticket zal sowieso een heel belangrijke tool zijn om de reiziger, de mensen nog meer te ontzorgen – in het kader van onze MaaS-applicaties (Mobility as a Service) zal dat zeker ook meespelen – en zo aan te moedigen en te stimuleren om dan ook effectief het openbaar vervoer te nemen en zo te zorgen voor meer duurzame verplaatsingen.

De vragen die de meeste collega's gesteld hebben, zijn: welke systemen worden nu wanneer en waar uitgerold? Op dit ogenblik staan er – en dat hebt u ook in de pers kunnen lezen – twee proefprojecten in de stijgers: in Gent en Antwerpen, tegelijk de grootste Vlaamse steden met de meeste mogelijkheden omdat er enerzijds het grootste aanbod is inzake openbaar vervoer, maar ook omdat we daar uiteraard onze park-and-rides van onze parkeergelegenheden hebben en we zodoende zoveel mogelijk willen vermijden dat er veel autoverkeer in de stedelijke kernen gaat rondrijden.

Wat is er op dit ogenblik aan de orde als we kijken naar het proefproject voor Antwerpen? Daar werkt De Lijn samen met Lantis, met Tunnel Liefkenshoek en de stad Antwerpen. Samen kijken ze naar een combiticket voor P+R en voor het openbaar vervoer voor de drie nieuwe randparkings die we in Antwerpen hebben: Merksem, Linkeroever en Luchtbal.

Wat gaat men in het kader van dat proefproject allemaal nagaan? Ten eerste de manier waarop de tickets verdeeld gaan worden en hoe ze gebruikt kunnen worden in de P+R's. Ook hier geldt weer: maximaal zorgen voor comfort en het ontzorgen van de klanten. Nu, een van de grote uitdagingen die daar spelen, is sowieso softwarematig alles op elkaar afstemmen en alles met elkaar connecteren. Vaak lijkt het allemaal gemakkelijk, zorgen dat het parkeerticket voor de P+R's tegelijk een busticket is, maar wat dat betreft gaat er toch wel vaak wat meer water naar de zee, zal ik maar zeggen. Er moet toch heel wat overleg gebeuren, er moeten heel wat structuren opgezet worden om al die softwarematige aanpassingen effectief door te voeren. Men is daar volop mee bezig en men is van oordeel dat dit proefproject op zeer korte termijn van start kan gaan.

Ook de tarifiering moet natuurlijk duidelijk met elkaar afgestemd worden. Wat dat betreft, moet men natuurlijk iedereen zoveel mogelijk gelijk behandelen. Die tarifiering is dan natuurlijk ook nog altijd een gespreksonderwerp. Men gaat alleszins conclusies willen trekken uit deze proefprojecten. Daarom hoopt men na een minimale proefperiode van drie maanden een en ander te kunnen herevalueren, eventueel te kunnen bijsturen of te verbeteren, maar tegelijk ook kennis te kunnen nemen van eventuele gedragsveranderingen, van wie de gebruikers zijn en wie openstaat voor die combitickets. Dat is voor Antwerpen.

In Gent is er een andere, iets meer complexe aanpak om de reden dat we daar met twee randparkings zitten en andere toegangsmodi hebben. Gent wil dan ook specifiek vanaf 2024 de bezoekers die gebruikmaken van de P+R Webba en de Watersportbaan een derde-betalersysteem voor kosteloos vervoer aanbieden naar en van de stad Gent, zodat Gent volledig bespaard blijft van auto's. Op dit ogenblik is er ook een intens overleg met de verschillende diensten van de stad om na te gaan aan welke vereisten dat moet gebeuren, welke softwarematige tool geïntroduceerd kan worden om zowel enerzijds van de gratis parkings van de stad Gent, maar ook van derden op een klantvriendelijke en laagdrempelige gebruik te laten maken en zeker van dat derde-betalersysteem dat Gent wil uitrollen.

Dat betekent dat dat ook voor de rest van Vlaanderen moet kunnen, mijnheer Keulen. Er zijn vandaag al steden en gemeenten die met de M-leveranciers werken of die eenzelfde applicatie met combitickets aanbieden. Die M-leveranciers of die derde partijen zijn vaak instanties of organisaties die ook parkeerplaatsen beheren. Wij hebben onder andere de Olympus Mobility-app, de 4411-app die ook gekend is van het parkeren in overdekte parkings en op straatparkings, en we hebben het XXImo-platform waarbij je via een app tal van parkings kunt vinden en gebruik kunt maken van het vervoerticket als bewijsticket voor het openbaar vervoer. Er lopen, kortom, een aantal proefprojecten. Net zoals alle vraagstellers hopen we snel resultaat te boeken zodat we het snel breed kunnen uitrollen.

Dan wil ik het meer bepaald hebben over de gratis of goedkopere tarieven en de herhaalde vraag van mevrouw Robeyns rond het 1-eurotarief. Ik wil eerst even ingaan op de voorbeelden die de heer Van de Wauwer heeft aangebracht. Eind 2022 en begin 2023 hebben we, wegens de zware werken aan de brug, tijdelijk kosteloos openbaar vervoer en randparkings aangeboden. Dat viel ook samen met de soldenperiode en dergelijke. We wilden eigenlijk zo veel mogelijk auto's weghouden uit de richting stadskern en de richting Theunisbrug. We hebben dat toen als een tijdelijke minderhindermaatregel aangeboden, maar we kunnen dat natuurlijk niet continu blijven doen. Het is sowieso altijd een dure grap. Het was specifiek bedoeld als minderhindermaatregel om een antwoord te bieden op een tijdelijke issue, namelijk de verkeersproblematiek bij de werken aan de brug.

Mevrouw Robeyns, u weet dat wij dat op een gegeven moment heel duidelijk gelanceerd hebben als een koopkrachtmaatregel wegens de hoge energieprijzen. Soms heb je een idee, wordt dat gelanceerd maar wordt dat ook snel teruggefloten. We kwamen onder andere in conflict met heel veel mensen die al een abonnement gekocht hadden, bijvoorbeeld een schoolabonnement. We hadden dit gelanceerd nadat al die abonnementen al gekocht waren, vandaar dat we besloten dat het geen goed idee was en dat we er eerder op teruggekomen zijn. Als u blijft hameren op dat 1-euroticket, moet ik herhalen wat ik al een paar keer gezegd heb. Het zat in conflict met andere maatregelen en vandaar dat er niet meer wordt op ingezet. We hebben natuurlijk nog altijd de vijftigbeurtenkaart voor 75 euro, wat de facto betekent 1,5 euro voor een ticket waar men ruim drie maanden gebruik kan van maken.

Om een lang verhaal kort te maken, we blijven volop inzetten op dat combiticket. Ik zou ook willen dat het allemaal veel sneller en veel vlotter zou kunnen gaan. Maar het is vaak een issue van vele partners die moeten samenwerken en zeker ook een kwestie van software, waarbij gekeken moet worden hoe alles op elkaar afgestemd kan worden. Maar ik hoop alleszins dat we snel uit de proefprojecten kunnen leren, zeker in Antwerpen, dat als eerste zal worden gefaciliteerd. Dan kunnen we zien wie de gebruikers zijn en wat de meerwaarde is die je voor extra gebruikers kunt distilleren, ook van het extra gebruik van de park-and-ride. We willen meer mensen faciliteren en ontzorgen richting openbaar vervoer, waarbij ze de auto achterwege laten in de parking.

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

Orry Van de Wauwer (cd&v): Dank u wel, minister, voor uw opnieuw uitgebreide antwoorden.

En vooreerst kom ik tot uw verduidelijking over die prijszetting eind 2022, begin 2023. Ik wist dat dat voor die minderhindermaatregel was en ook voor de solden. Ik denk dat het, zeker voor die minderhindermaatregel tijdens de werken aan de brug daar, een goede actie was om ook in alternatieve vervoersmodi te voorzien. Ik ben ook blij dat u zegt dat het een tijdelijke maatregel was, en dat het zeker geen piste is om op lange termijn alle ticketjes voor het openbaar vervoer daar gratis te maken, zeker niet wanneer dat voor andere gebruikers uit Antwerpen zelf niet zou gelden. Begrijp me niet verkeerd: dat is geen oproep om alle tickets voor iedereen gratis te maken. Ik vind dat gebruikers van het openbaar vervoer daar iets voor mogen betalen. Er mag wel ook een heel goede dienstverlening tegenover staan. Het is een heel andere discussie over het tramplan, maar we zien dat de verzadiging in Antwerpen al heel hoog is.

Het doel moet zijn om zo veel mogelijk mensen naar die park-and-ride-parkings te krijgen, en dat het interessanter is om daar te parkeren, en vervolgens met het openbaar vervoer in de stad te geraken. En dat is momenteel inderdaad nog het probleem: parkeren in de stad kan voor ongeveer 15 euro, afhankelijk van hoe lang je er staat. Parkeren op de park-and-ride-parking is misschien goedkoop, maar met een gezin van vier heen en terug kun je, als je niet op voorhand een ticket hebt gekocht, 20 euro betalen. Dat verschil is nadelig voor de park-and-ride, dus dat moet inderdaad interessanter worden. Maar de prijszetting van de tickets voor het openbaar vervoer moet ook nog rechtvaardig aanvoelen voor de inwoners van de stad zelf.

Maar ik kijk uit naar de resultaten van het proefproject, en bedankt dat u hierop verder blijft inzetten.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Dank u, minister, voor uw antwoord.

Wat het proefproject in Antwerpen betreft: als ik u goed begrepen heb, is er op dit moment nog geen zicht op welke tarifiering gevraagd zal worden. Anderzijds zegt u dat ze bijna van start zullen gaan. Ik zou dus denken dat we daarrond bijna een afspraak zouden moeten hebben.

Twee, als ik uw antwoord hoor over het 1-euroticket, lijkt het bijna alsof uw voorstel gewoon slecht getimed was. Want ja, de schoolabonnementen waren al gekocht, dus dat is een praktisch probleem. Maar goed, ik heb begrepen dat u uw eigen voorstel begraven hebt.

Drie, u hebt niet geantwoord op mijn tweede vraag, namelijk: het combiticket voor alle openbaar vervoer, of u bereid bent om daarrond een proefproject te doen of te vragen, in overleg met de federale collega.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, voorzitter, goede collega's, in het grotere verhaal – en dat was het eerste deel van deze vergadering – denk ik dat, als je qua verkeersdrukke naar meer verkeersleefbaarheid en ook een veiliger verkeer in onze steden wilt, dat combimobiliteitsverhaal een gamechanger kan zijn. Ik heb alleen een soort trauma overgehouden aan de combinatie De Lijn en ICT, De Lijn en Registratie-, Ticketing-, en Boordcomputer (ReTiBo). Dat is een verhaal van gissen en van missen, van lopende facturen, en vooral een verhaal waarin iedereen op een gegeven ogenblik zegt: doe wel en kijk niet meer om. "Walk and don't look back", zong Peter Tosh ooit.

Ik denk dat u hierop, minister, vanuit de overwegingen die ik net formuleerde, echt moet doorzetten. Maar u moet er misschien ook eens over nadenken om aparte specialisten in te zetten, aan te trekken, te kijken hoe men dat in het buitenland doet. Want iedereen kent ondertussen dat concept, wie zou daar nog kunnen of durven tegen zijn? Steden en gemeenten zijn daarin vandaag meer dan ooit uw bondgenoten. Ooit regeerde de middenstand het land, en moest de klant eigenlijk kunnen parkeren tot voor de vitrine. Vandaag denken we daar gelukkig veel genuanceerder en veel verstandiger over. Maar ik denk dat u moet kijken hoe u op dat verhaal van combimobiliteit, met specialisten buiten het bestek van De Lijn of de vaste partners, een zweepslag kunt geven. Ik denk dat u op die manier de kwaliteit van het samenleven in de stad gevoelig kunt verbeteren.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Voorzitter, door het hele verhaal te horen, maak ik mij gewoon de algemene bedenking dat in de rest van Vlaanderen er nog steden en gemeenten zijn die misschien geen Lantis hebben waarvan opbrengsten kunnen worden gebruikt. Ik wil gewoon het verhaal even brengen dat wij in Leuven, net zoals in vele andere steden veronderstel ik, derde-betalerssystemen hebben waar de steden en gemeenten zelf bijdragen aan De Lijn om bepaalde 'voordelen' te krijgen voor hun inwoners of hun bezoekers. Wij hebben bijvoorbeeld een 2-euro-ticket op zaterdag, een specifieke bijdrage voor vrachtvervoer maar ook een park-and-ridesysteem, zes parkings in Leuven waar je je auto kunt zetten en nadien gratis met de bus in Leuven kunt rondrijden. De stad Leuven draagt daarvoor bij.

Minister, ik zou u willen vragen om dat samen met dit proefproject voor Gent en Antwerpen in kaart te brengen zodat we weer niet naar een systeem gaan waar de heel grote steden voordelen krijgen. Ik weet niet of het waar is. Misschien betalen ze mee. Maar het is gewoon een oproep om dat eens op grotere schaal te bekijken zodat er geen systemen worden geïnstalleerd waar het landelijke Vlaanderen en de kleinere steden nooit een beroep op zouden kunnen doen, maar zelf blijven bijdragen via de derde-betalerssystemen. Ik vind dat er nog iets als een level playing field voor iedereen mag zijn in Vlaanderen. Het is een kleine opmerking die ik heb.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, wij zijn per definitie niet tegen initiatieven die mensen laten gebruikmaken van de park-and-rides in combinatie met het openbaar vervoer en ook niet tegen alle initiatieven die bijvoorbeeld bevorderlijk zijn voor het openbaar vervoer. Wat het systeem in Antwerpen betreft, wachten wij nu eerst de modaliteiten af en zijn we eerder sceptisch. Want wanneer automobilisten nu al geen gebruik willen maken van die park-and-rides voor amper een euro per dag, dan denken wij dat de prijs toch heel laag zal moeten liggen om mensen over de streep te trekken. Bovendien blijft het probleem van trams en bussen die vaak vol zitten, die niet altijd stipt zijn en niet altijd frequent rijden. De reistijd van de mensen om in de stad te geraken wordt daarbij verlengd.

Wij zijn dan ook van mening dat daar in de eerste plaats op moet worden ingezet. Een combiticket, hoe goedbedoeld ook, zal zeker geen succes zijn als mensen op te volle, niet stipte en vuile trams en bussen moeten wachten en bovendien bussen en trams die niet altijd frequent rijden. Ik denk dat daar vooral op moet worden ingezet om mensen over de streep te trekken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mevrouw Brouwers, het klopt inderdaad dat Leuven bijvoorbeeld zelf een combinatie heeft van een ticket met de parkings die zij daar hebben. Dat is wat ook in Gent zal

worden opgestart met een derde-betalersysteem. Dan is het eigenlijk het lokaal bestuur dat meebetaalt om te zorgen dat mensen het liefst met het openbaar vervoer naar winkelweekends komen of op bepaalde tijdstippen komen. Dat zijn de derde-betalerssystemen. Maar we moeten natuurlijk de kerk in het midden houden en iedereen gelijk behandelen. In die zin is het altijd heel goed dat er grondige afspraken worden gemaakt en dat men kijkt naar wat waar kan inzake de combitickets.

Vandaag zijn er dus die twee belangrijke proefprojecten in Antwerpen en Gent, die verschillend zijn van elkaar. In Antwerpen zal dat het snelst worden uitgerold en we hopen daar snel een en ander van te leren. Mijnheer Van de Wauwer, het klopt wat u zegt, namelijk dat we alles in zijn totaliteit moeten bekijken en rekening moeten houden met het parkeerbeleid. We kunnen nu natuurlijk wel zeggen dat de park-and-rides 1 euro kosten, maar ze liggen buiten het centrum van de stad. Als men dat kan faciliteren samen met een ticket, maar finaal wordt het voor een gebruiker toch nog goedkoper om met de auto tot midden in de stad te gaan en daar de auto achter te laten ... Dat is juist het hele parkeerbeleid. Ik ga zelf regelmatig naar Maastricht. Als ik daar de tarieven zie van een parking in de stad, dan maakt men misschien een bewustere keuze om naar een randparking te gaan en zich verder te verplaatsen op een meer duurzame manier, of dat nu te voet is of met een deelfiets of het openbaar vervoer. Dat is belangrijk: je moet kijken naar de parkings die in de stad zelf worden aangeboden.

Mevrouw Robeyns, u zegt dat ik niet echt heb geantwoord op uw vraag om het overal uit te rollen. Daarvan heeft De Lijn zelf duidelijk de boodschap gegeven dat wanneer je een volledige tariefintegratie gaat doen voor heel het land, waarbij het tarief voor de tram, de bus en de trein overal hetzelfde is, de vraag zal zijn op welk niveau men dat tarief moet leggen.

Zoals blijkt uit de benchmark, weten we allemaal dat De Lijn lage tarieven heeft in vergelijking met de omliggende regio's en in vergelijking met de NMBS. Wil dat dan zeggen dat we dat wat moeten verhogen? Ik denk niet dat dat uw pleidooi zal zijn. Dat zou me verwonderen. De Lijn zegt daarvan dat het niet evident is om dat zonder meer allemaal in een grote regio te combineren, tenzij men het zodanig laag zou leggen zodat men een enorm financieel verlies gaat maken in de eigen modellen. Dat is dus niet echt een optie. De Lijn zegt dat tariefintegratie in kleinschalige coherente gebieden wel zou kunnen. Dan doet men het zoals we nu doen in Antwerpen op maat met de park-and-rides aan de rand om dan verder te kijken. Maar dat in het hele land doen, heeft enorme repercussies op de financieringsmodellen. Binnen de GEN-zone doet men het bijvoorbeeld wel, zoals ik daarstraks ook al zei. Daar heeft men de geïntegreerde tarieven binnen de uitgebreide zone in Brussel, waarbij men met een ticket de verschillende vervoersmodi gebruikt, waarbij de financiële modellen verrekend worden omdat de NMBS duurder is dan De Lijn. Daar wordt dat dus in een beperkter gebied wel gedaan.

Dan zijn er de tarieven die nu in Antwerpen worden gehanteerd. Op dit moment is de park-and-ride bij opstart vastgelegd op 1 euro. Dat is sowieso niet winstgevend, dat weet iedereen wel. Als we dan kijken naar een ticket heen en terug: dat is aan de stakeholders, en daarom moeten ze nu ook zeer kortelings afstemmen. Het is aan de stakeholders om te bekijken wat de kostprijs zal zijn van dat combiticket. En zal dat per persoon zijn, zoals collega Van de Wauwer daarstraks zei? Als dat straks zo duur zal zijn dat het nog niet attractief is, dan zal het niet werken.

Men moet daar dus een duidelijke afspraak over maken, over wie wat bijdraagt. Voor Antwerpen zitten we met de vier partners: het is aan Liefkenshoek, de stad Antwerpen, de park-and-ride van Lantis en aan De Lijn om te bekijken hoe men nu tot goede afspraken komt inzake een financieringsmodel, om dan ook te zorgen dat het effectief kan werken, en eventueel bij te sturen. Dat kan een tarief zijn, dat kunnen tal van andere zaken zijn. Dat moet nog verder uitgerold worden, maar dat zal wel

op heel korte termijn afgeklopt worden. Het zal iets meer zijn dan 1 euro, want men heeft bijkomend ook de kostprijs van de verplaatsing richting het centrum.

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

Orry Van de Wauwer (cd&v): Bedankt, minister. Ik kijk uit naar de resultaten van het proefproject. Ik hoop dat we snel met zo'n combiticketsysteem voor park-and-ride en openbaar vervoer kunnen landen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Bedankt voor de verduidelijking. We hebben dat niet zelf uitgevonden; het voorbeeld van het combiticket komt uit andere landen, waar dat wel werkt. En ik zou er toch nog altijd eens op willen aandringen om ook met de federale collega te bekijken of dat toch niet praktisch mogelijk is.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik kan alleen maar herhalen wat ik daarnet zei: dat is volgens mij een gamechanger. Je zou daar inderdaad een ploeg op moeten zetten, omdat dit qua impact enorm groot en belangrijk is. Nu lijkt alles zo project per project te gaan. Dat zijn molens die traag malen, en ik denk dat je daar moet proberen om een soort van regelmatige cadans in te krijgen om op kortere tijd meer beweging te krijgen in dit soort van combimobiliteit in onze Vlaamse steden en over de hele regio gespreid. Je zult alleen maar bondgenoten vinden, minister.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dalende tevredenheidscijfers bij De Lijn – 1612 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Jammer maar helaas, de tevredenheidscijfers van De Lijn kennen een dalende trend. Uw departement heeft daar onderzoek naar laten doen. Het blijkt dat er nog steeds heel veel klachten zijn. Ze kunnen in twee thema's opgesplitst worden: de gebrekkige stiptheid van bussen en trams en de hoge prijzen die de Vlaamse vervoermaatschappij aanrekent. Dat is tenminste de perceptie bij de mensen.

Precies 62,3 procent van de reizigers gaf De Lijn in 2022 een algemene score van zeven op tien, of hoger. Dat is een lichte daling in vergelijking met 2021. Toen was het denk ik 65,4 procent. Toen ging de tevredenheid er voor het eerst sinds jaren op vooruit, na een absoluut dieptepunt van 58,5 procent in 2020. Dat is dus in het algemeen, maar als we dan opsplitsen, dan zien we dat het belangrijkste aspect van reizigersontevredenheid de stiptheid is en blijft. Terwijl in 2021 nog 50 procent van de reizigers vond dat bussen en trams voldoende op tijd reden, zakte dat aandeel in 2022 tot 45 procent. Een dikke buis, laten we maar zeggen. Oorzaken, we kennen ze allemaal, zijn de toegenomen files, personeelstekorten en stakingen. Daardoor werd in 2022 2,74 procent van de geplande ritten niet gereden, iets wat hier al regelmatig aan bod is gekomen.

Iets anders is het belang van de factor prijs, die gestegen is in 2022. Ik was ietwat verwonderd dat de tevredenheid hierover afnam. Waarschijnlijk heeft dat te maken met het feit dat de reizigers van De Lijn prijsgevoeliger zijn geworden het afgelopen

jaar. De oorlog in Oekraïne en de daaropvolgende energiecrisis spelen hier allicht ook een rol. Anderzijds – het is al aan bod gekomen – zijn onze abonnementen niet zo heel duur in vergelijking met het buitenland. De Lijn heeft tot nu haar tarieven telkens slechts beperkt aangepast aan de inflatie. De Omnipas, de M-card 10, het M-ticket en het groepsticket werden telkens in lijn met de index aangepast, de andere vervoersbewijzen bleven in 2021 op hetzelfde prijsniveau. Het moet dan wel te maken hebben met die crisis.

In het openbaredienstencontract van De Lijn, dat in werking is getreden sinds januari dacht ik, werd wel opgenomen dat De Lijn haar tarieven mag aanpassen om een betere kostendekking te realiseren, wel met uitzondering van de sociale tarieven, waar de regering over zal blijven waken. Wat de sociale tarieven betreft, staat in het openbaredienstencontract dat de beslissing bij de Vlaamse Regering blijft liggen: "Indien de Vlaamse Regering beslist om bepaalde tarieven te verlagen ten opzichte van het prijsniveau van toepassing bij de aanvang van deze overeenkomst zal de daling van de netto vervoersopbrengsten ten gevolge van deze beslissing gecompenseerd worden in de basistoelage."

Ik heb daar toch wel een aantal vragen over.

Hoe wordt er bepaald naar welke zaken wordt gepeild in de bevraging van de tevredenheidsenquête? Licht dat ondertussen in lijn met de indicatoren zoals opgenomen in bijlage 1 van het beheerscontract, waar de resultaatsindicatoren en prestatie-indicatoren in zitten, waar onder andere die stiptheid een deel van is? Zo ja, op welke manier werd hier rekening mee gehouden?

Wordt er al gepolst naar de tevredenheid over de frequentie, de veiligheid, de halte-infrastructuur of de dienstverlening door de chauffeurs? Dat laatste blijkt wel uit het persbericht, want men was zeer tevreden over de chauffeurs. Maar wat zijn de voornaamste bevindingen, want in het persbericht staat niet alles en wij vonden de enquête zelf niet. Maar misschien hebben we niet hard genoeg gezocht.

Ik ga hier al meteen de vraag stellen rond toegankelijkheid. Daar komt straks een grote vraag over van ongeveer alle collega's die hier aanwezig zijn, maar hoe staat u ertegenover om ook integrale toegankelijkheid bij een volgende evaluatie op te nemen als indicator in die tevredenheidsenquête en ook als indicator in het openbaredienstencontract?

In het nieuwe beheerscontract tussen de regering en De Lijn lezen we ook: "De reiziger kan genieten van een hedendaags niveau van reiscomfort; moderne voertuigen die in orde zijn, proper, functioneel, aangenaam en toegankelijk." Helaas werd dit niet opgenomen als een prestatie-indicator. Misschien werden deze zaken wel meegenomen in de bevraging? Zo ja, wat waren de resultaten?

U hoort me al komen, is het mogelijk om ons het volledige rapport van Ipsos over de tevredenheid van de reizigers bij De Lijn in 2022 te bezorgen? Wij hebben het niet terug kunnen vinden.

Welke maatregelen zult u samen met De Lijn nemen om in het kader van de gefaseerde uitrol van de basisbereikbaarheid de dienstverlening van De Lijn stipter te maken, de grootste bekommernis van onze reizigers? In dat kader, hoeveel concrete doorstromingsprojecten staan er in 2023 op de planning van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de gemeenten? Hebt u daar al zicht op? We zijn nu toch al twee maanden verder dit jaar.

Kunt u een stand van zaken geven van het tarievenkader dat moet worden uitgewerkt, in de komende maanden neem ik aan, zoals vooropgesteld in het nieuwe openbaredienstencontract? Welke initiatieven zult u nemen om ervoor te zorgen dat het gebruik van de diensten van De Lijn betaalbaar blijft, niet alleen voor de

sociale tarieven, die voor een stuk in handen blijven van de Vlaamse Regering, maar ook voor doelgroepen, zoals de senioren, die niet onder het sociaal tarief vallen? Ik loop hiermee al een beetje vooruit op een amendement dat straks in het verzameldecreet komt daarover, maar ik zou graag uw visie daarover kennen, want aan dat kader gaat De Lijn zich wel moeten houden en dat moet nu onderhandeld worden, neem ik aan, tussen de Vlaamse Regering en De Lijn. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Laatste vraag, belangrijke vraag: De Lijn werkt al geruime tijd aan het verbeteren van haar realtime info bij vertragingen. Vorig jaar werd hiervoor nog een project opgestart. De oplevering mogen we verwachten tegen de zomer van 2023. Kunt u hier wat meer duiding over geven? Ik heb zitten zoeken en er bestaan vier apps waar je De Lijn tegenkomt: 'De Lijn', 'Mijn Lijn', 'Busje Komt Zo De Lijn', 'bus real-time'. Voor de mensen is het een beetje verwarrend. Hoe ver staat het daarmee?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Brouwers, voor een hele batterij aan vragen.

Zoals we ook in het verleden hebben gedaan, is mevrouw Schoubs, de directeur-generaal van De Lijn, alleszins ook bereid om de tevredenheidsenquête die we jaarlijks afnemen toe te lichten en daar de verschillende aspecten van mee te geven.

Om specifiek in te gaan op uw vragen over hoe er wordt gepeild, over hoe vaak we dat doen en welke indicatoren we daarvoor gebruiken: sinds het midden van de jaren '90 is er al een periodieke tevredenheidsmeting voor De Lijn. Sinds 2015 verloopt dat jaarlijks, en er zijn heel wat aspecten die telkens gecontroleerd of bevraagd worden. Dat zijn aspecten die we ook in het openbaredienstencontract mee hebben opgenomen. Het gaat over het traject, de veiligheid, de reisinformatie, het comfort in het voertuig, het aantal ritten, de properheid, de chauffeur, en dergelijke meer. Kortom, het gaat om veertien verschillende aspecten die bevraagd worden, maar als je dan naar het persbericht kijkt, gaat het meestal over de meest opvallende aspecten zoals de frequentie, de veiligheid, het aantal haltes en de chauffeurs.

Als we daar even op inzoomen, dan zien we bij de frequentie, het aantal ritten dus, dat we daar een tevredenheidsscore hebben van 53 procent. Die is lager dan vorig jaar. We hebben daar een aantal oorzaken van, wellicht is het hoger percentage niet-gereden ritten daar een van. Denk aan het verhaal van de krapte inzake het aantal buschauffeurs, specifiek in de Vlaamse Rand en in het Antwerpse. Tegelijkertijd is er ook het verhaal van de frequentie en de stiptheid, dus de niet-gereden ritten. Maar daar moeten we ook wel bij zeggen dat 2022 weer een normaal jaar was, om het zo te zeggen, ten aanzien van 2021, ook als we kijken naar de filezwaarte, de drukte op de wegen. Dat heeft natuurlijk ook allemaal een impact op de stiptheid, de doorstroming, en dergelijke meer.

Het aspect veiligheid haalt een score van 66 procent. Dat blijft stabiel. Bij de halte is het 57 procent. Dat is eigenlijk ook altijd zowat stabiel. Daar gaan we natuurlijk, zodra de basisbereikbaarheid volop uitgerold begint te worden, sowieso verbetering in zien, omdat elke halte die in het nieuwe OV-plan zit, ook mee aangepakt wordt. Bij de chauffeurs blijft de tevredenheidsscore ook stabiel en zitten we op een hoge score van 71 procent. Dat is een mooie score.

Wat de derde vraag over de prestatie-indicator als reiscomfort betreft, zitten het comfort van de voertuigen en de properheid daar tezamen in. Over de properheid is er een tevredenheidsscore van 50 procent. Dat blijft dus ook stabiel. Nu, 50 procent kan natuurlijk beter. Waar gaat De Lijn dan ook volop op inzetten? Voor de oudere bussen, waar de vroegere stoffen zetels vervuild zijn, kiest men nu veel meer voor een soort lederen zetels, omdat die veel meer vandalismebestendig zijn

en beter te reinigen zijn. Daar wordt dus op ingezet. Maar tegelijkertijd is er ook een ander punt heel belangrijk, en dat heeft ook met het comfort te maken. U weet dat wij een zeer oude vloot hadden bij De Lijn, een veel oudere vloot bij De Lijn zelf dan bij de pachters. Wel, door nu volop in te zetten op nieuwe bussen, maar ook nieuwe tramtoestellen, zal zeker ook het comfort toekomstgericht beter zijn. Dat gaat dan ook over aangename verlichting, een betere rijstijl, betere acclimatisatie, die lederen zetels, en dergelijke. Dat speelt daar dus allemaal in mee.

De toegankelijkheid komt straks inderdaad ook nog aan bod. Alleszins is de toegankelijkheid niet expliciet opgenomen als een van de deelaspecten hier. Maar er is ook altijd een specifiek onderzoek via de 'customer effort'-score. Daarin gaat De Lijn kijken naar de specifieke doelgroepen. Hier zijn dat dus eigenlijk mensen die een probleem hebben inzake mobiliteit. Daar wordt dan jaarlijks via het Departement Mobiliteit en Openbare Werken nog een aparte enquête voor afgenomen.

Dan vraagt u of u het rapport van Ipsos kunt krijgen. Ik zal zeker aan De Lijn vragen om het rapport ter beschikking te stellen, maar het is vrij complex om te lezen. Niet dat ik aan uw capaciteiten twijfel, voor alle duidelijkheid, maar daarom is het ook altijd goed, en doen we dat andere jaren ook zo, dat het door mevrouw Schoubs wordt toegelicht om dat duidelijk mee te kunnen geven. Maar het is absoluut geen probleem om dat ter beschikking te stellen. Mocht ik het al hebben, dan zou ik het u hebben gegeven, maar ik heb het zelf ook nog niet in detail gekregen. Ik denk dat uw vraag er ook specifiek is gekomen naar aanleiding van het persbericht.

Wat doen we om De Lijn nog stipter te maken? Daarvoor verwijs ik naar het openbaredienstencontract van juli vorig jaar, waarin we stiptheid als een zeer belangrijk aandachtspunt naar voren schuiven. De stiptheid komt in het gedrang door een hoger percentage niet-gereden ritten wegens een gebrek aan personeel, maar ook door congestie. We zetten in op allerlei doorstromingsmaatregelen die het Agentschap Wegen en Verkeer elk jaar opzet. Die vindt u allemaal terug in ons investeringsplan. Daarnaast zetten we ook in op slimmere verkeerslichten. Er is de jaarlijkse aanpak van 125 lichtengeregelde kruispunten, waarbij ook wordt gefocust op een vlottere doorstroming voor De Lijn. Dat geldt voor de voorgaande jaren, maar ook in 2023 willen we opnieuw 125 lichten aanpakken. Zo zorgt het Agentschap Wegen en Verkeer, zeker op de gewestwegen, voor heel wat concrete doorstromingsprojecten. Maar u weet natuurlijk ook: wanneer er ergens een markt of een event is, of er worden ergens infrastructuurwerken of wegenwerken uitgevoerd, of er is een omleiding, dan heeft dat allemaal impact op de doorstroming. Daar moet op geanticipeerd worden, en de reiziger moet goed geïnformeerd worden.

Wat het tarievenkader betreft: dat komt straks ook nog bij het ontwerp van decreet aan bod, omdat we een decretale basis moesten hebben voor het tarievenkader. Men is daarover op dit moment volop in bespreking en ik hoop dat we de komende weken dat kader kunnen afkloppen binnen de Vlaamse Regering, zodat De Lijn haar tarievenautonomie kan gebruiken zoals afgesproken in het openbaredienstencontract.

Ook de informatie over vertragingen is iets waaraan continu gewerkt wordt. Voor de realtime-informatie over omleidingen of over bussen die niet rijden moet alles op alles gezet worden om, door het integreren van alle mogelijke systemen, de reiziger nog vlotter en accurater te informeren. De bedoeling moet zijn dat na de zomer van 2023 de reiziger daarvan de concrete effecten kan ondervinden.

Ik hoop daarmee al uw vragen beantwoord te hebben.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Ja, minister, het is inderdaad misschien niet de ideale manier om hierover veel meer te weten te komen via een vraag om uitleg.

Voorzitter, ik denk dat het nuttig zou zijn om mevrouw Schoubs uit te nodigen in de commissie. Dat hoeft nu ook niet meteen, voor mij. Ze zal voor het jaarverslag allicht ook moeten komen, dus we moeten dat later eens bekijken.

Er zijn veertien aspecten die ik alleen in een persbericht heb gevonden en een aantal zaken in de krant. Daar kun je dan niet alles uit halen en ik zat op mijn honger. Maar u hebt gelijk: we deden dat altijd via een soort hoorzitting. Geen probleem daarmee.

Ik denk dat u op alle vragen zo goed mogelijk hebt geantwoord, ondanks het feit dat u zelf ook nog niet de volledige enquête in bezit hebt. Ik stel voor dat we daar dan later dieper op ingaan, vooral ook op die realtime-informatie. Als ik het goed begrijp zou dat na de zomer van 2023 op punt moeten staan, best dan ook in de app van De Lijn zelf. Ik heb u al verwezen naar verschillende soorten apps, waardoor mensen misschien al eens op het verkeerde been worden gezet. Ik weet niet of al die apps even goed zijn. Ik denk dat we daar toch mee moeten met de tijd. Ik kijk er dan ook naar uit dat na de zomer van 2023 de realtime-informatie een stuk zou kunnen verbeteren. En over het tarievenkader gaan we het straks dan misschien nog hebben.

Ik heb geen verdere vragen, ik stel voor dat we dat later eens ten gronde behandelen.

De voorzitter: Mevrouw Schoubs wordt inderdaad verwacht in de commissie, maar dat zal eind mei, begin juni zijn, denk ik.

De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw antwoorden, maar het is denk ik duidelijk dat er nog heel veel werk aan de winkel is vooraleer De Lijn opnieuw in de gratie van de reiziger zal vallen. Wij hebben daarstraks reeds gehoord dat het openbaar vervoer aandeel blijft verliezen. Eigenlijk is het niet echt zo moeilijk om daar verklaringen voor te vinden. Er is inderdaad de stiptheid. Het viel me toch wel op dat in de regio Leuven minder dan 70 procent van de bussen op tijd rijdt. En dat is maar één voorbeeld. Maar de reiziger is duidelijk van mening dat ook de dienstverlening in het algemeen te wensen overlaat.

Maar een positief punt – en ik denk dat dat toch wel benadrukt mag worden – is het feit dat de reizigers de meeste punten geven aan onze chauffeurs. En ik denk dat dat ook onze stelling staat – die we altijd gevolgd hebben – dat het probleem niet gezocht moet worden bij het personeel van De Lijn, maar bij de organisatie van De Lijn, bij degenen die de lijnen uittekenen. En ik vind het in dat verband jammer dat de directie van De Lijn, en ook het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zich in een gemeenschappelijke mededeling verschuilen achter het feit dat 2020 en 2021 door de coronapandemie atypische jaren met beperkende maatregelen waren, met minder files, minder reizigers, en dat de resultaten in vergelijking met de periode daarvoor wel verbeterd zijn. Wel, het lijkt er toch wel op dat, ondanks die beperkende maatregelen, toen meer mensen tevreden waren dan nu, waarbij men opnieuw naar het normaal is overgeschakeld. Hoe kan men bijvoorbeeld tevreden zijn als de gemiddelde snelheid van bijvoorbeeld de trams in Antwerpen zo bedroevend laag is? Erik Heylen van TreinTramBus nam de proef op de som aan de hand van een chronometer, en uit zijn metingen blijkt dat de gemiddelde snelheid van de Antwerpse trams vergelijkbaar is met die van een paardentram van 120 jaar geleden. En hij zegt dat enkel een vlot en efficiënt openbaar vervoer de individuele autogebruiker opnieuw kan overtuigen. Wel, dat is exact dezelfde conclusie die wij al herhaaldelijk hebben gemaakt.

We hebben hier een aantal zaken gehoord, die goede initiatieven zijn om meer reizigers te lokken, maar dat vervalt toch in het niets wanneer bepaalde structurele problemen, zoals stiptheid en doorstroming, maar blijven aanslepen en onvoldoende

worden aangepakt. Het zijn ook problemen waar het personeel dagdagelijks mee geconfronteerd wordt, die dan weer vaak leiden tot stakingen. In maart is het bijvoorbeeld weer prijs, en eerlijk gezegd kunnen we voor die grieven toch wel enig begrip opbrengen. Maar het is natuurlijk geen visitekaartje om met De Lijn te gaan reizen, want de reizigers zijn ondanks die gegarandeerde dienstverlening opnieuw de dupe.

Tot slot, minister – en dan zal ik, voorzitter, tot mijn vraagstelling komen –: ik heb inderdaad niets teruggevonden over de aanpak van de onveiligheid op bussen en trams van De Lijn. Amper een jaar geleden wees een onderzoek van de federale overheid uit dat een op de drie vrouwen aangeven dat zij door ongewenst gedrag van meerdere passagiers het openbaar vervoer zelfs niet gebruiken. Zelfs een op de vijf mannen geven aan dat ze het openbaar vervoer mijden vanwege die onveiligheid. Ik vind daar niets over terug in die bevraging van Ipsos. Is dat effectief bevraagd?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Alleszins dank aan collega Brouwers om de vraag te stellen en die enquête hier aan bod te brengen. We kunnen daar inderdaad verder op ingaan, maar wat wij vanuit de Groenfractie toch wel duidelijk willen stellen, is dat als men vorig jaar stelde dat het goed ging omdat de cijfers eindelijk opnieuw gestegen waren na een jarenlange daling, we dan nu niet te fel moeten relativiseren dat de cijfers er opnieuw op achteruitgaan. Dat wil zeggen dat de reiziger ontevreden is, en dat er effectief een probleem is, en dat de kentering waarvan we hoopten dat die in 2021 was ingezet, eerder aan coronasituaties te wijten was, dan aan een echte stijgende tevredenheid van de reiziger.

Stiptheid, we zitten daar op dezelfde lijn – voor een keer – als de collega van het Vlaams Belang: die moet omhoog. Maar als we dan vragen stellen naar die grote ambities, minister, die u had bij de start van deze regering, bijvoorbeeld over hoeveel vrije busbanen er concreet zijn bij gekomen, dan zien we toch dat dat al bij al zeer beperkt is. En zo zijn er tal van keuzes die gemaakt moeten worden, niet alleen meer vrije bedding voor het openbaar vervoer, maar ook extra investeringen, zodat je een beter aanbod kunt voorzien, zodat je modernere bussen kunt aanbieden enzovoort.

Ik heb nog een concrete vraag, minister. U hebt in dit parlement al gezegd dat er een stiptheidsmanager kwam bij De Lijn. Hoe zit dat nu? Is die persoon aangesteld? En wat doet die precies om de stiptheid van ons openbaar vervoer te verbeteren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de bijkomende vragen, collega's. Ik wil toch nog wel een en ander even verduidelijken. In 2021 hadden we een tevredenheidsscore van 65,4 procent, wat 7 procent meer was dan in 2020. We waren daar toen inderdaad blij mee, omdat de tevredenheidsscore voor het eerst boven de 60 procent lag. Ik denk dat een stijging van 7 procent mooi was. Dat betekent ook dat 65,4 procent van de reizigers een score tussen de 7 en de 10 op 10 aan De Lijn gaven. Ik denk dat dat een mooi cijfer is. We zitten voor het jaar 2022 opnieuw iets lager, op 62,3 procent, dat is 3 procent lager, maar we zitten nog altijd boven die 60 procent. Dat wil zeggen dat nog altijd meer dan 60 procent van de reizigers inzake tevredenheid een score tussen 7 en 10 op 10 geven aan De Lijn. Ik vind dat persoonlijk niet slecht.

Ik heb ook al gezegd dat stiptheid een probleem is. We hebben in 2020 te kampen gehad met een krapte op de arbeidsmarkt. We hadden moeite om chauffeurs te vinden, en met het invullen van vacatures voor tram- en buschauffeurs, vooral in de regio's Antwerpen en Vlaams-Brabant, waar we veel meer kapers op de kust hebben die het personeel weghalen, zoals de havenbedrijven of de luchthaven. Het

is, met andere woorden, niet evident om voortdurend het geschikte personeel te vinden, waardoor ritten niet gereden werden en er een probleem was met de stiptheid. Daarnaast waren er ook wegenwerken en de agressie die alleen maar toegenomen is in vergelijking met 2021.

Ik wil daarmee absoluut niet alles weg nuanceren. Ik denk dat we alles op alles moeten blijven zetten om die tevredenheid omhoog te brengen. Ik heb het liefst van alles 100 procent, mocht dat überhaupt mogelijk zijn, vandaar dat we ook in heel ons openbaardienstencontract als rode draad de klantentevredenheid en duurzaamheid nemen. Dat zijn de twee aspecten waarop we volop blijven inzetten.

Mijnheer Vander Reyde, ik vind het een beetje spijtig dat u komt aandraven met de situatie van de trams in Antwerpen die 10 kilometer per uur rijden. We hebben inderdaad een enorme onderhoudsachterstand, maar als u eerlijk bent, moet u ook toegeven dat wij daaraan werken, dat we aan de tramsporen en het tractienet werken, dat we het voorbije jaar om de twee weken een extra tramtoestel in het Antwerpse geleverd hebben. We zullen dat ook het volgende jaar doen om ervoor te zorgen dat er beterschap komt. We hebben dat ook gedaan aan de kust, waar ook nieuwe trams rijden.

Je kunt niet met een vingervuilek ervoor zorgen dat plots de problemen van heel onze bus- en tramvloot en het hele spoor- en tractienet worden opgelost. We hadden daar een serieuze achterstand en dat heeft een impact op die tevredenheid. We werken eraan, we zorgen voor modernisering van onze vloot, voor vernieuwing van de sporen en voor uitbreiding. Dit en-enverhaal staat ook in onze openbaardienstencontract en we zijn daar ook mee bezig. Het is logisch dat je dat vandaag nog niet ziet in de tevredenheidscijfers, maar dat zal in de toekomst wel het geval zijn. We moeten daar volop op blijven inzetten.

Wat het verhaal van de apps betreft, kunnen we niemand verbieden om een app met informatie te maken. De Lijn heeft haar eigen app met een duidelijke communicatie over de ritten. Ik denk dat zij de bron zijn om de juiste informatie aan de reizigers mee te geven. Ik stel voor dat mevrouw Schoubs binnenkort het hele verhaal over de tevredenheid nog eens heel grondig komt duiden. We hebben altijd liever een hogere score maar ik denk toch dat we, met wat er nu voorligt, ook niet moeten zeggen dat het allemaal kommer en kwel is. 62,3 procent zegt dat ze 7 tot 10 op 10 geven. Ik denk dat dat niet slecht is, maar het kan natuurlijk altijd beter en daar werken we aan.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Heel kort, die twee grootste klachten rond stiptheid en de prijs hangen natuurlijk samen. Mensen willen natuurlijk waar voor hun geld. Zolang die stiptheid niet gevoelig begint te verbeteren, zal het ook moeilijk zijn om de prijzen aan te passen, zonder de inflatie mee te tellen. Het hangt allemaal samen. Voor kwaliteit wil je betalen. Ik hoop dat De Lijn voor een stuk onderzoek zal doen naar de prijselasticiteit. Wat zijn mensen bereid te betalen voor een bepaalde kwaliteit? Ik wil nog even meegeven dat die zaken samenhangen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over rolstoelgebruikers die De Lijn voor de rechter dagen wegens de slechte toegankelijkheid van bus en tram

– 1616 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het discrimineren van rolstoelgebruikers bij De Lijn

– 1621 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over rolstoelgebruikers die De Lijn voor de rechter dagen

– 1634 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van bussen en trams van De Lijn

– 1639 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van de haltes en de bussen en trams van De Lijn

– 1665 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van de haltes van De Lijn

– 1676 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Voorzitter, dit is een redelijk lange vraag, want ik had net een schriftelijke vraag ingediend toen ik in de kranten las dat vier rolstoelgebruikers naar de rechtbank stappen omdat ze het beu zijn dat ze slechte ervaringen hebben bij het nemen van bus en tram en dus De Lijn voor de rechter dagen, omdat ze zich gediscrimineerd voelen vanwege hun beperking. Zij zien een weerkerend patroon en een structureel probleem. Unia, het interfederale centrum voor gelijke kansen en bestrijding van discriminatie en racisme, heeft zich aangesloten bij de zaak.

In de dagvaarding worden er dertien incidenten beschreven die zich voordeden tussen maart 2019 en november 2022. Ze vragen dat, als De Lijn wordt veroordeeld, de maatschappij binnen de maand een commissie zou oprichten voor de behandeling van klachten waarbij mensen met een beperking betrokken zijn. Daarin moeten ook daadwerkelijk afgevaardigden van reizigers met een beperking zitten. Dat is hun vraag. Ze vragen ook dat elke rolstoelgebruiker per incident een morele schadevergoeding van 650 euro zou krijgen. En – niet onbelangrijk voor de praktijk van elke dag – iedere bus zou een stok voor de oprijplaat aan boord moeten hebben. Dat vragen ze.

U liet al weten dat uw kabinet de zaak heel goed zal opvolgen. We moeten natuurlijk de uitspraak afwachten – dat hebt u ook gezegd –, maar als het klopt dat mensen met een beperking worden genegeerd aan de halte, dan is dat onaanvaardbaar. Ik geloof dat u dat ook al verklaarde. Het gaat toch niet alleen om professionalisme, maar ook om menselijkheid. U zou tevens bekijken of u Unia en alle betrokkenen rond de tafel kunt krijgen om hun verhaal te doen.

Een beter toegankelijk openbaar vervoer is toch ook een speerpunt van u en van de Vlaamse Regering. Dat staat ook expliciet in het regeerakkoord. In 2020 lanceerde u een masterplan met als doel om tegen 2030 toch al de helft van alle bus- en tramhaltes toegankelijk te maken. Dat vinden we ook terug in het nieuwe openbaredienstencontract. Daarin is er een hele paragraaf rond toegankelijkheid en digitale inclusie. Ik zal dat niet allemaal voorlezen, want ik heb vooral veel vragen.

Minister, hebt u ondertussen al contact gehad met De Lijn? Wat waren de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het gesprek?

Hebt u ook al contact gehad met Unia? Wat waren de conclusies en aanbevelingen die zij u gaven?

Welke maatregelen kunt u nemen zodat De Lijn de verbintenissen in het openbaredienstencontract wél zal kunnen nakomen? We hadden het net over de reizigerstevredenheid. Die werd opgenomen als indicator 17. Hoe staat u tegenover de mogelijkheid om integrale toegankelijkheid bij een volgende evaluatie op te nemen als indicator?

Op welke wijze wordt er in de opleiding of navorming van chauffeurs aandacht besteed aan de dienstverlening aan reizigers met een beperking? Blijkbaar hangt dat immers toch een beetje af van de chauffeur. Welke zijn de specifieke richtlijnen aan chauffeurs van De Lijn met betrekking tot de assistentie aan personen met een handicap? Op welke manier bewaakt De Lijn ook dat de chauffeur de nodige assistentie verleent?

Heel veel ritten worden ook gereden door de pachters. Welke afspraken zijn met hen gemaakt inzake de dienstverlening aan personen met een handicap, bijvoorbeeld rond toegankelijkheid van de bussen, dienstverlening door de chauffeurs aan reizigers met een beperking, de opleiding van hun chauffeurs? Hoe werkt dat precies?

De vier eisers vragen een aantal dingen als de Lijn zou worden veroordeeld. Ik ga die niet allemaal herhalen, maar hoe staat u tegenover de vragen die zij stellen, onder andere over de stok op de bus?

Dan had ik een heleboel vragen over de stand van zaken met betrekking tot het Masterplan Toegankelijkheid. Ik heb die gewoon gekopieerd uit de schriftelijke vraag die ik had ingediend. Het is nogal veel. Ik ga daar snel over, maar ik hoop dat u dat misschien toch wat hebt voorbereid en hier straks gewoon op een aantal zaken zult antwoorden. Hoeveel gemeenten hebben ondertussen het charter ondertekend? Op 20 juni 2022 waren dat er 43.

De bedoeling van het Masterplan Toegankelijkheid – dat wil ik toch nog even zeggen aan de collega's – was dat 50 procent van de haltes toegankelijk zou zijn tegen 2030, ten minste van het kernnet en het aanvullend net. Welk percentage haltes is dat ondertussen? Als we naar 50 procent gaan, moeten we toch weten waar we nu ongeveer zitten.

Hoeveel gemeenten doen mee met het coachingtraject? U zou dat kunnen opsplitsen tussen 2022 en 2023. Hoeveel gemeenten hebben een subsidie aangevraagd voor het aanleggen van een toegankelijke halte? Hoeveel van die voorziene middelen werden ondertussen daadwerkelijk benut? In hoeveel middelen werd voorzien voor de subsidies voor het aanleggen van toegankelijke haltes voor dit jaar? U kunt zeggen dat ik dat in de begroting kan lezen, maar misschien hebt u toch het bedrag voor 2023 bij.

De Lijn geeft aan dat alle bussen van De Lijn die ze in eigen beheer heeft, eigenlijk al toegankelijk zijn. Ik neem aan dat dat voor de trams hetzelfde is, of niet? Welke criteria hanteert De Lijn dan om dat vast te stellen? Wordt daarbij een onderscheid

gemaakt volgens verschillende vormen van beperking, zoals een motorische beperking, een beperking van het zicht enzovoort?

U hebt een award uitgereikt, de award voor 'Meer Mobiele Gemeente/Stad'. Dat is tweejaarlijks. Zal die in 2024 opnieuw komen? Wanneer kunnen gemeenten hun kandidatuur indienen?

De gefaseerde uitrol van de basisbereikbaarheid is opgestart. Dat krijgt meer concreet vorm. Dan lijkt het toch belangrijk om ook de toegankelijkheid daarin mee te nemen, wat ook gebeurt, via de Hoppinpunten enzovoort, maar zijn er nog bijkomende initiatieven die u in dat verband eventueel zult nemen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verhogen? Welke invloed heeft de vertraging van de invoering van de basisbereikbaarheid – want er was natuurlijk wel een vertraging – op het realiseren van het Masterplan Toegankelijkheid, of hangt dat niet samen?

Voorzitter, dank u wel dat u mij de kans hebt gegeven om het grootste deel van die schriftelijke vraag ook even mondeling te stellen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik denk niet dat het nodig is om alles te herhalen. Het feit dat alle collega's vragen stellen over hetzelfde onderwerp toont aan dat iedereen vindt dat dit soort toestanden anno 2023 niet meer mogen. Het is jammer genoeg zo dat mensen met een beperking juist de meest kwetsbaren zijn en vaak het meest afhankelijk zijn van ons openbaar vervoer. We mogen ze absoluut niet uitsluiten. Dat is onaanvaardbaar. Het is ook wel een beetje pijnlijk dat die mensen naar de rechtbank moeten stappen om hun basisrecht, het recht op mobiliteit, af te dwingen. Ik stel mijn vragen heel kort, want ze zijn allemaal soortgelijk.

Het is een beetje voorbarig om te vragen of er al een uitspraak is, maar wanneer wordt de uitspraak verwacht?

Er is de vraag om een commissie op te richten voor de behandeling van klachten, waarbij mensen met een beperking betrokken worden. Hoe staat u daartegenover? Zult u aan De Lijn vragen dit voorstel uit te rollen?

We ondersteunen allemaal het Masterplan Toegankelijkheid, maar er is nog heel wat werk te doen. Bent u er nog altijd van overtuigd dat u de doelstellingen tegen 2030 gaat halen?

Het toegankelijk maken van de haltes is een verantwoordelijkheid zowel van Vlaanderen als van de steden en gemeenten. Kan er een versnelling gebeuren? Een bijkomende vraag die ook uit de federaties, onder andere van Dito, komt, is of mensen met een beperking daar op een of andere manier bij betrokken kunnen worden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik laat ook mijn inleiding voor een groot deel vallen. Collega Robeyns heeft het goed samengevat. Dit zijn dingen waarvan mensen overtuigd zijn dat ze anno 2023, in de 21^{ste} eeuw, niet meer mogen gebeuren. Er spreekt onverschilligheid en zelfs klantenvriendelijkheid uit, het is een vorm van gebrek aan elementaire beleefdheid voor de medemens met een beperking. Dat is niet representatief voor De Lijn, want de meeste medewerkers van De Lijn hebben wél een hart voor hun reizigers, voor hun klanten, en zeker voor mensen met een beperking. Ze gaan daarin zelfs, bij manier van spreken, verder dan ze reglementair moeten doen om die mensen op een veilige manier op en van de bus of de tram te krijgen. Diegenen die dat niet doen, moeten daar streng op aangesproken worden.

Het is jammer dat dit nu voorvalt, minister, omdat u een van de eersten bent die, nadat er in het verleden heel veel over die problematiek werd gebabbeld, met een concreet plan is gekomen waarbij steden en gemeenten, die verantwoordelijk zijn voor de haltes op hun eigen wegnnet, subsidies kunnen krijgen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). De meeste haltes liggen langs gemeentelijke en stedelijke wegen. Met de subsidies kunnen ze aangepast worden uitgerust.

De eerste zitting voor de rechtbank van Mechelen had plaats op 20 februari 2023, wat betekent dat er al langer een dagvaarding was. Welke maatregelen heeft De Lijn sinds de dagvaarding reeds ondernomen?

In de media vernamen we dertien incidenten bij vier rolstoelgebruikers op 39 maanden tijd of één incident per gebruiker per jaar. Gaat het dan over dertien beschreven situaties die veelvuldig voorvallen of effectief dertien incidenten?

Heeft het aangekondigde gesprek reeds plaatsgevonden? Zo ja, wat werd er besproken en wat was het resultaat?

Hebt u op basis hiervan al opdrachten gegeven, specifiek met betrekking tot deze problematiek, aan De Lijn?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Het is heel duidelijk dat het feit dat rolstoelgebruikers onvoldoende toegang hebben tot ons openbaar vervoer, grote verontwaardiging oproept bij alle fracties hier in het parlement. Het verhaal van de jonge rolstoelgebruiker die zijn rit zorgvuldig gepland had, maar toch geweigerd werd, is al aangehaald. Ook de rechtszaak kwam al aan bod.

Ik wil specifiek, minister, wat dieper ingaan op de vraag rond de oprijplaten. In principe zijn alle bussen van De Lijn en de pachters verplicht uitgerust met minstens een manuele oprijplaat. Recentere voertuigen hebben een elektrisch bediende oprijplaat. Met uitzondering van de alleroudste modellen hebben ook de tramtoestellen een oprijplaat. De interne regels van De Lijn schrijven voor dat de bestuurders de oprijplaat op verzoek van de rolstoelgebruiker zelf uitklappen. De meerderheid van het personeel is van goede wil. Dat werd al gezegd. Desondanks worden nog steeds reizigers in een rolstoel in de steek gelaten.

In Wallonië is er een gelijkaardige rechtszaak geweest, een tiental jaar geleden. Toen heeft de Waalse openbaarvervoersmaatschappij TEC een grote voorsprong genomen. Alle bussen worden al jaren standaard met elektrisch uitschuifbare oprijplaten uitgerust. Zelfs de hogevloertrams in Charleroi worden nu met een elektrisch uitschuifbare oprijplaat uitgerust. Die trams zijn veertig jaar oud. In Den Haag, in Duitsland en in Oostenrijk zijn er zelfs kosteloze lessen van het openbaarvervoerbedrijf voor rolstoelgebruikers om te leren hoe ze veilig en vlot aan boord van tram en bus kunnen komen. Dat werd ooit ook opgelegd door de Vlaamse Regering aan De Lijn, maar dat is er nooit van gekomen. Het werd in de vorige beheersovereenkomst niet meer hernomen en het staat ook niet in het huidige openbaredienstencontract. Natuurlijk is ook goed onderhoud van die oprijplaten superbelangrijk.

Minister, er is een rechtszaak. We zouden kunnen wachten op de uitkomst van die rechtszaak om te zien wat die rechter ons oplegt, maar wij zijn van mening dat u al een aantal maatregelen kunt nemen zonder de uitspraak van de rechter af te wachten. Wilt u de uitvoering van het Masterplan Toegankelijkheid versnellen?

Welke initiatieven zult u nemen om alle tram- en busbestuurders hun opdracht ten aanzien van rolstoelgebruikers consequent te laten naleven?

Op welke termijn wilt u alle voertuigen van de vloot van de Lijn en haar pachters uitgerust hebben met elektrische oprijplaten?

Welke maatregelen nam en neemt of plant De Lijn om de manuele oprijplaten in al haar rolstoeltoegankelijke trams en in al haar bussen, ook van de exploitanten, dagelijks gebruiksklaar te houden, bijvoorbeeld door een dagelijkse controle voordat de voertuigen de stelplaats mogen verlaten?

Tot slot, een belangrijke vraag van de mensen die het proces hebben aangespannen, is dat er een geschillencommissie zou komen met ervaringsdeskundigen om klachten van rolstoelgebruikers te behandelen. Dat lijkt ons een vraag die zeer terecht is. Het is belangrijk om met de ervaring van die mensen aan de slag te gaan om de klachten goed te kunnen inschatten. Wij stellen voor dat u onmiddellijk het initiatief zou nemen om op die vraag in te gaan en niet de uitspraak van de rechter daaromtrent af te wachten. Hoe staat u daartegenover?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, collega's, minister, er is al bijzonder veel gezegd, dus ik kan eigenlijk bijna meteen naar de vraagstelling zelf gaan, maar niet alvorens gezegd te hebben dat ik denk dat dit een fragment is. Een momentopname durf ik het niet te noemen. Het zal wellicht hier en daar wel eens voorkomen, wat er gebeurt met mensen in een rolstoel, mensen met een handicap, en de houding van de chauffeur die, al dan niet opgejaagd, niet de dienstverlening levert die hij zou moeten leveren. Maar het is zeker zo, zoals collega Keulen gesteld heeft, dat we absoluut ook moeten zeggen dat dit helemaal geen wijdverspreid fenomeen zal zijn. Daar ben ik absoluut van overtuigd. Het overgrote deel van de chauffeurs van trams en bussen van De Lijn schenkt wel degelijk voldoende aandacht aan mensen met een beperking, om die te helpen om het openbaar vervoer te nemen, omdat zij ook wel beseffen, als aanbieder van dat openbaar vervoer, dat dat openbaar vervoer specifiek voor die mensen net soms de enige mogelijkheid is om zich te verplaatsen van locatie A naar locatie B.

Ik ben er absoluut van overtuigd dat het hier niet om een brede problematiek gaat, maar natuurlijk is elk incident er een te veel. Dat moeten we ook durven te zeggen. Chauffeurs die niet willen of niet kunnen helpen, dat is toch wel een probleem dat moet worden aangepakt.

Er zijn een aantal vragen te stellen, minister.

Hoe kunnen we de medewerkers van De Lijn nog bijkomend sensibiliseren? Ik wil nogmaals benadrukken dat ik niet denk dat dit een breed probleem is, maar sensibilisering zou uiteraard wel goed kunnen zijn.

Wat opvallend was in die reses verhalen, was de oproep van de belangenvereniging om in plaats van volop in te zetten op toegankelijke haltes, liever in te zetten op toegankelijke voertuigen, voertuigen die volautomatisch toegankelijk zijn voor mensen met een handicap. Ik vond dat wel een opvallende stelling. Ik ben geen Madame Soleil, maar mochten we daar een kosten-batenanalyse van maken, zouden we misschien wel eens tot verrassende conclusies kunnen komen, namelijk dat het misschien interessanter is om de voertuigen aan te passen dan het openbaar domein en de haltes. Daar moeten we toch eens goed naar kijken. Hoe reageert u daarop, minister? Hoe kijkt u naar die oproep? Is daar al studiewerk rond gebeurd?

Collega Bex heeft de automatische oprijssystemen voor rolstoelen op bussen en trams al even aangehaald. Kunnen we zo'n automatisch systeem voor toegang van rolstoelgebruikers systematisch toepassen en implementeren bij de aankoop van nieuwe bussen?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, collega's, minister, ik ga proberen om mijn kortste vraag ooit te stellen. De situatie is geschetst: vier rolstoelgebruikers die De Lijn voor de rechter slepen omdat ze zich gediscrimineerd voelen omdat ze al jaren problemen hebben om op de tram of de bus te raken. Ze halen daarbij dertien incidenten aan.

Een opvallende vaststelling is dat chauffeurs niet verplicht zijn om rolstoelgebruikers te helpen. En het materiaal dat rolstoelgebruikers moet helpen om toegang te krijgen tot bussen en trams, ontbreekt ook wel eens in bepaalde gevallen.

De toestand wordt inderdaad erkend door verenigingen voor mensen met een handicap. Die zijn bovendien van mening dat het masterplan inzake toegankelijke haltes, dat werd uitgerold om de helft van de haltes tegen 2030 toegankelijk te maken, veel te traag vordert.

Minister, hoe reageert u op deze rechtszaak?

Hoe wilt u de toegankelijkheid verbeteren en binnen welke termijn?

Bent u van plan om initiatief te nemen ten aanzien van De Lijn om de chauffeurs ertoe te bewegen om de rolstoelgebruikers toch te helpen?

En welke initiatieven wilt u nemen om het masterplan inzake toegankelijke haltes sneller uit te rollen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de vele vragen over dit toch wel belangrijk thema. We hebben het heel vaak over basisbereikbaarheid. Nu, basisbereikbaarheid moet betrekking hebben op iedereen, ook op mensen die minder goed te been zijn of mensen die minder goed zien. We zeggen het keer op keer opnieuw: niemand mag in vervoersarmoede terechtkomen. Daarom is de toegankelijkheid van enerzijds onze bussen en onze trams en anderzijds van alle haltes van groot belang. We moeten daar volop werk van maken.

Ik ben blij dat een aantal collega's al onmiddellijk verwezen hebben naar het Masterplan Toegankelijkheid dat wij inderdaad in november 2020 gelanceerd hebben. In het verleden werd er ook vaak gepraat over hoe we onze haltes toegankelijker zouden maken, hoe we op dat vlak een plan van aanpak konden uitrollen. Wel, in november 2020 hebben we daar in samenspraak met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en Inter effectief werk van gemaakt. We willen door enerzijds dat masterplan, dat charter en die call ervoor zorgen dat zoveel mogelijk haltes zo snel mogelijk toegankelijk gemaakt worden, zodat mensen met een mobiliteitsbeperking zich te allen tijde goed en vlot kunnen verplaatsen. Dat is heel essentieel.

Maar we kunnen niet ontkennen dat er nog werk aan de winkel is. Er is nu inderdaad die rechtszaak aangespannen door de mensen van Unia. Een aantal collega's hebben het er al over gehad. U hebt het waarschijnlijk ook in de dagvaarding in de pers kunnen lezen: begin februari werd de vervoersmaatschappij De Lijn gedagvaard, waarbij in de dagvaarding sprake is van dertien individuele incidenten, terug te brengen tot vier reizigers die stellen dat ze op de een of andere manier problemen ondervonden bij het gebruik van het openbaar vervoer en bij De Lijn. Deze incidenten hebben plaatsgevonden verspreid in de tijd van begin 2019 tot november 2022. Dat lezen we in de dagvaarding.

De inleidingszitting heeft plaatsgehad op 20 februari 2023. Het is nu natuurlijk zaak aan de raadsleden, aan de advocaten om onderling stukken te wisselen en zich voor te bereiden op dat proces. Een uitspraak is er op dit ogenblik nog niet. Ik weet ook niet wanneer er een vonnis zal volgen, maar toekomstgericht zal daar

sowieso nog het een en ander van gezegd worden. Alleszins is het heel belangrijk dat we de juiste casussen kennen en dat we dan zeker in de toekomst kunnen voorkomen dat dergelijke situaties nog gebeuren.

We hebben het daarstraks gehad over de tevredenheidscijfers bij De Lijn. We hebben daarstraks ook allemaal een pluim gegeven aan de ruim zesduizend chauffeurs bij De Lijn die zich dagdagelijks inzetten om mensen van punt A naar punt B te brengen en die dat op een heel goede en correcte manier doen. Vandaar dat onze chauffeurs het hoogste scoren bij de tevredenheidsenquête. Dat mag zeker ook gezegd worden. Nu, er kan altijd iets fout lopen. Dan moeten we grondig analyseren wat er fout gegaan is en hoe we er verder mee omgaan.

Naar aanleiding van de rechtszaak die Unia aangespannen heeft, heb ik contact opgenomen met De Lijn om de informatie te krijgen en om te kijken hoe De Lijn daar verder mee omgaat. Op het gerechtelijk aspect als dusdanig kunnen we vandaag moeilijk ingaan. Ik heb inderdaad al zelf in de media laten optekenen dat ik van plan ben om met Unia aan tafel te gaan. We hebben in het begin ons Masterplan Toegankelijkheid gemaakt in samenspraak met de VVSG en Inter. Ik wil zeker ook met alle andere partners gaan praten over wat er nog beter kan om schrijnende situaties van mensen die niet op een bus of een tram geraken te allen tijde te voorkomen.

Vele vragen gaan over wat De Lijn nu concreet doet en hoe we ervoor zorgen dat toch iedereen zich vlot en op een correcte wijze kan verplaatsen. Een vlot en toegankelijk openbaarvervoersnetwerk voor iedereen, ook voor mensen met een beperking, is sowieso het uitgangspunt. Men begrijpt dat de frustratie van reizigers met een mobiliteitsbeperking immens is wanneer zij onverwachts met een toegankelijkheidsprobleem geconfronteerd worden. Als je al een beperking hebt en als je dan nog eens keer op keer met de neus op de feiten gedrukt moet worden en daarmee geconfronteerd moet worden, dan leidt dat uiteraard tot heel veel frustraties. Daarom geeft De Lijn mee aan dat het effectief aantal mensen waarvan zij klachten krijgt voor haar altijd hoog op de agenda staat. Dan wordt onmiddellijk geschakeld en wordt het een en ander gedaan om te voorkomen dat mensen die frustraties moeten oplopen en/of niet goed geholpen worden.

Wat dat betreft geeft De Lijn aan dat zij sinds jaren enkel nog toegankelijke voertuigen aankoopt, dat zij ook bij de wegbeheerders blijft aandringen op het maken van toegankelijke haltes. Bij de wegbeheerders gaat het dan zowel over het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) als onze lokale besturen. De app voor blinden en slechtzienden werd recent geoptimaliseerd. Het personeel van zowel De Lijn zelf, maar ook van de exploitanten in regie wordt continu gesensibiliseerd om aandacht te hebben voor mensen met een beperking. De policy bij de chauffeurs wordt daarop telkens verder uitgerold. De klachten die gaan over mensen met een beperking, krijgen altijd het label van zeer gevoelig, dus de boodschap dat daar heel snel gevolg aan gegeven moet worden.

Ik zei al dat De Lijn ongeveer zesduizend chauffeurs telt. Naar aanleiding van deze communicatie of dat verhaal wordt een rechtszaak aangespannen omdat De Lijn nalatig zou zijn inzake toegankelijkheid. De Lijn geeft mee dat dat er bij heel veel chauffeurs heel hard inhakte, omdat heel veel chauffeurs wel echt hun best doen. Ze stappen uit, ze helpen mensen. 99 procent van de chauffeurs doet zijn job met hart en ziel en doet al het mogelijke om toch iedereen te helpen om zich te kunnen verplaatsen. Er kan altijd iets misgaan en daar moeten we dan zeker alle aandacht voor hebben.

Naar aanleiding van dit feit heeft men nog meer gezegd dat men al die chauffeurs de voortgezette opleidingen geeft. 75 procent heeft dat al gedaan en men gaat er werk van maken dat ook de anderen dat snel kunnen doen. De basisopleiding 'toegankelijkheid van de voertuigen' moet straks door iedereen doorlopen zijn. Er wordt ook volop extra ingezet op de opleiding van bewust klantvriendelijk omgaan

met mensen met een beperking. Kortom: van alle chauffeurs wordt verwacht – dat is duidelijk de boodschap die De Lijn gegeven heeft – dat zij bij aanvang van hun dienst, kort voor zij beginnen, de tijd nemen om hun bus te inspecteren om te kijken of alles ordentelijk werkt. Zoals hier ook al gezegd is: het ontbreken van zo'n stok kan een van de zaken zijn die op zo'n moment ontdekt kunnen worden en dat kan dan ook verholpen worden. Uiteraard zorgen ook de technische diensten voor de check-up, maar elke chauffeur wordt ook verwacht dat te doen.

Wat betreft de reizigers: De Lijn erkende sowieso de European Disability Card (EDC) als een middel waarmee reizigers aan de chauffeur of de controleur een signaal kunnen geven dat ze een beperking hebben. Dit kan handig zijn omdat niet bij iedereen de handicap onmiddellijk duidelijk zichtbaar is. Voor iemand die bijvoorbeeld slecht ziet of voor iemand die slecht te been is, maar bij wie er niets van te merken is als die stilstaat, kan de EDC een handige tool zijn. Aan de chauffeurs, De Lijncontroleurs en de medewerkers die in contact staan met de reizigers, geeft De Lijn de nodige informatie over de EDC. Er wordt bijkomend duiding gegeven over niet-zichtbare handicaps en er wordt gevraagd om bijzondere aandacht te schenken aan een klantvriendelijk onthaal als de reiziger met een EDC aangeeft dat hij een reiziger met een beperking is.

De Lijn maakt ook continu werk van een verbeterde toegankelijkheid van haar website en app volgens de Europese standaarden. De IT-medewerkers van De Lijn krijgen daaromtrent specifieke opleidingen. De ervaringsdeskundigheid van de gebruikers wordt continu ingezet om de digitale toegankelijkheid van de website en de app te screenen en desgevallend te optimaliseren. Verder wordt er ook samen-gewerkt met gebruikers om opportuniteiten voor nieuwe toepassingen te onderzoeken, zoals makkelijk detecteerbare QR-codes waarin bijkomende reisinformatie gekoppeld kan worden. Dergelijke onderzoeken worden samen met de andere operatoren van het openbaar vervoer opgezet.

Mijnheer Bex, dan kom ik aan de vraag naar de voertuigen. De eerste zestig voertuigen met elektrische oprijplaat worden dit jaar geleverd. Hierdoor hoeven chauffeurs de oprijplaat niet meer manueel uit te trekken. Het voorzien van een elektrisch bedienbare oprijplaat zal ook continu opgenomen worden in alle nieuwe typebestekken voor de exploitanten van De Lijn. Wat het onderhoud en de werking van de oprijplaat betreft, zal De Lijn nog extra maatregelen nemen om de controle te intensifiëren.

In 2022 werd er nog een gebruikersonderzoek opgezet met blinde en slechtziende reizigers. Aan de hand van een proefopstelling werden hun ervaringen met betrekking tot de drukknoppen op het voertuig geëvalueerd en men gaat daar verder mee aan de slag.

Rond het Masterplan Toegankelijkheid zijn er verschillende vragen van diverse collega's. De doelstellingen van het Masterplan Toegankelijkheid zijn bekend. Het is alleszins onze ambitie – en we weten dat dat ambitieus is – om 50 procent van de haltes van het kernnet en het aanvullende net toegankelijk te maken tegen 2030, en dat 100 procent van de haltes die opgenomen zijn in de Hopinpunten, autonoom toegankelijk zijn voor personen met een motorische of visuele beperking. Bij de aanleg van nieuwe Hopinpunten wordt uiteraard onmiddellijk gefocust op die toegankelijkheid. De richtlijnen daaromtrent zijn helder gecommuniceerd en er is ook een specifieke website over de toegankelijke haltes. Er kan ook altijd advies gevraagd worden aan vzw Inter, waar we nauw mee samenwerken. De toegankelijkheid is sowieso een absolute voorwaarde voor het verkrijgen van subsidies bij het aanleggen van de nieuwe haltes en Hoppinpunten. Dat zal dan ook, samen met de andere initiatieven van het Masterplan, ertoe bijdragen dat de doelstellingen gehaald worden.

Het Masterplan Toegankelijkheid is een verhaal van samenwerking en gedeelde verantwoordelijkheid. U weet dat het merendeel van de haltes gelegen zijn bij de

gemeentewegen, vandaar dat we ook volop de lokale besturen mee willen betrekken in dit verhaal, en hen tegelijkertijd ook willen subsidiëren om snel werk te maken van toegankelijke haltes. Voor de subsidie toegankelijke haltes is er op dit ogenblik ongeveer 2,1 miljoen euro ter beschikking gesteld, en daar werd in 2022 55.000 euro van gebruikt. Er is dus nog heel veel marge. Wat dat betreft doe ik opnieuw een oproep aan de lokale besturen om dat te doen. We begrijpen natuurlijk ook dat veel lokale besturen dat pas zullen doen op het moment dat ze wegenwerken en dergelijke inplannen. Dat is natuurlijk altijd een beetje een spijtige zaak.

Bij deze dan toch nog maar eens een warme oproep om het charter te ondertekenen. Ook daar zijn er vragen, en ik wil de lijst ter beschikking stellen. Ik heb de lijst gekregen en daarop staan 49 gemeentes die het charter hebben ondertekend, maar ik weet sowieso dat er één extra is, want mijn eigen gemeente heeft dit charter ondertekend en die staat niet op deze lijst. Misschien zijn er zo nog meerdere gemeenten. Ik ga de lijst niet helemaal aflopen, want dan ga ik misschien sommige lokale besturen met de vinger wijzen. Maar het zijn er alleszins al vijftig die het charter getekend hebben. Misschien zijn er wel meer.

We hebben ook de themadag 'Meer Mobiele Gemeente/Stad' gelanceerd, met een vakjury en een publieksprijs die daar werd uitgereikt. We hebben het coachingtraject, waar al heel wat lokale besturen aan meedoen, en het ontwerpadvies voor de heraanleg, waarbij de deskundige doorstroming van De Lijn nog advies geeft voor de haltes die heraangelegd worden. We willen sowieso een versnelling hoger schakelen, maar daarvoor lanceer ik nu die warme oproep naar alle lokale besturen om zeker met de uitrol van ons masterplan, dat plan van aanpak, aan de slag te gaan.

Verder loopt er op dit ogenblik ook nog een bevraging bij de lokale besturen door het Departement MOW met de vraag hoe zij nog meer en nog sneller de haltes langs de gemeentewegen kunnen gaan aanpakken.

Ten slotte zijn we in 2022 ook gestart met een meer intensief overleg met de gebruikersorganisatie Dito en de Katholieke Vereniging voor Gehandicapten (KVG), we willen dus daar ook nog meer horen wat de noden en de bekommernissen zijn van deze organisaties van mensen met een beperking. Alleszins is het het opzet om periodiek met deze verenigingen samen te zitten om te kijken hoe we een versnelling hoger kunnen schakelen.

De heer Maertens heeft, denk ik, nog gevraagd hoe we prioritair inzetten om werk te maken van de toegankelijke haltes en toegankelijke voertuigen, of wat de hoogste prioriteit heeft. Eigenlijk ligt de prioriteit bij beiden. We willen de tramtoestellen en de bussen maximaal toegankelijk krijgen voor rolstoelgebruikers, maar uiteraard moet ook het op- en afstappen, moeten de haltes toegankelijk zijn. Het is hier een en-enverhaal, een en-enaanpak. Vandaar dat we in het kader van ons masterplan ook op beide focussen en zodoende die verbintenissen ook mee opnemen.

Voilà, dat is een hele waslijst aan vragen. Datgene wat cijfermateriaal is, geef ik vandaag nog sowieso mee. Zeker die lijsten, maar ik hoop dat die niet achterhaald zijn, want zoals ik al zei, is er sowieso al één gemeente extra, maar misschien zijn dat er meerdere. We gaan ze ter beschikking stellen, en als de lokale besturen zien dat ze er niet bij staan, dan horen we het zeker nog wel.

De voorzitter: Alvast bedankt, minister, om die lijsten over te maken aan de commissie.

Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Bedankt voor het uitgebreide antwoord op al onze uitgebreide vragen ook.

Het gaat inderdaad over zesduizend chauffeurs, hebt u gezegd. Dertien incidenten, je moet ook alles wat in perspectief zien. Ik lees in de krantenartikels dat die chauffeurs gewoon doorreden of zeggen dat het niet tot hun job behoort of dat soort zaken, en dan is dat heel erg, maar misschien hebben de chauffeurs die de rolstoelgebruikers aan de halte lieten staan, ondertussen ook al wel sancties gehad, maar goed, die informatie hebt u nu niet. De rechtszaak is ook bezig, dus misschien moeten we dat ook allemaal een beetje afwachten.

In elk geval, ik vind het ook wel een wake-upcall. Het feit dat die mensen die stap zetten, dat Unia er zich ook achter zet, is toch ook niet niks. Ik denk dat we de zaken in perspectief moeten zien. Het is goed dat die opleidingen er zijn en dat 75 procent die al gevolgd heeft, dus de volgende zullen snel volgen. Maar dat geldt dan toch ook voor de pachters van De Lijn? U knikt ja. Oké, dat was eigenlijk mijn vraag die ik nog had.

Voor de rest is ook wat u op het einde gezegd hebt heel belangrijk: er wordt nog met Dito en KVG en zo verder samengezeten. Eigenlijk is dat het belangrijkste, dat er op bijna dagelijkse of regelmatige basis wordt samengezeten met de koepelorganisatie of de organisaties die opkomen voor mensen met een beperking. Zij weten het best waar er dikwijls nog wat scheelt. Zij kunnen er mee voor zorgen dat er dan ook snel wordt ingegrepen, dat het niet zo ver moet komen dat men tot rechtszaken komt. Eigenlijk is dat op zich toch wel heel erg. Maar goed, iedereen zit hier op dezelfde lijn, ik denk dat we er allemaal samen achter staan.

En de gemeentes blijven nog een beetje achter. Als ik het goed begrijp, zijn er al vijftig van de driehonderd, maar daar is toch ook nog wat inhaalwerk nodig. De subsidies die u eigenlijk ruim ter beschikking wilt stellen, worden toch nog onvoldoende opgenomen. Binnen onze eigen regio kunnen we onze lokale besturen zeker nog aansporen om hieraan mee te doen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik wil de minister bedanken voor het uitgebreide antwoord. Het is positief dat u hebt gezegd dat er binnen De Lijn bijzondere aandacht is als er klachten komen van mensen met een beperking, dat ze daar toch extra gevoelig voor zijn.

Ook wat u op het laatst gezegd hebt, dat er ondertussen op een intensieve manier een overleg gestart is met de gebruikersorganisaties, ik denk dat dat ook alleen maar de ervaring en de toegankelijkheid ten goede kan komen voor mensen met een beperking. Uiteraard gaat het zowel over de bussen als over de haltes.

Ik wil ook nog onderstrepen wat de andere collega's al gezegd hebben. Ik ben er ook van overtuigd dat het merendeel van de chauffeurs wel degelijk die job absoluut met hart en ziel doet en die mensen zeker altijd zal helpen.

Tot slot nog één vraag, maar het kan zijn dat u geantwoord hebt en dat ik het uit het oog verloren ben. De geschillencommissie, ik weet niet of u daarop geantwoord hebt? Staat u daar achter of niet, om die op te starten? Dat wilde ik nog even benadrukken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, u hebt indertijd met de problematiek van het buitengewoon leerlingenvervoer bewezen dat u een hart hebt voor mensen met een beperking. Opnieuw, lokale besturen die subsidies kunnen krijgen om haltes toegankelijk te maken, is ook 'put your money where you're mouth is', ook uw geloof in de praktijk belijden.

Ik denk ook, collega's, het kan niet genoeg benadrukt worden: inclusie begint, of staat of valt, met ergens raken, met je kunnen verplaatsen. Dat is eigenlijk een van de absolute basisvoorwaarden als je praat over een inclusief beleid. De Lijn is dienstverlener, minister. Dat is haar kernopdracht. Dus klachten moet je altijd ernstig nemen. Zelfs eentje is te veel, ook al is dat in de marge, want ik ben zeker dat – zeker gezien de grote groep van chauffeurs, zesduizend – het hier over een kleine minderheid gaat. We moeten altijd de verhoudingen goed onder het daglicht brengen, om ook diegenen die al lang mee zijn in het verhaal en tot en met klantvriendelijk zijn in de dienstverlening, niet te ontgoochelen of ontmoedigen.

Ten slotte, collega Stijn Bex is – eerlijk is eerlijk – de eerste die de opmerking heeft gemaakt van die geschillencommissie. Ik zou dat doen, minister. Inhoudelijk geeft dat toegevoegde waarde, want zo'n overleg, daar worden mensen nooit dommer van, maar het is ook symbolisch een belangrijke geste. U toont zich bereid om structureel in overleg te gaan. En dan hoeft u dat ook niet altijd zelf te doen; mensen begrijpen dat daar ook een adviseur of een medewerker kan zitten. Het geeft aan dat er een soort permanentie is, een soort permanent contact om over die problematieken van gedachten te wisselen, bijvoorbeeld een keer per kwartaal. Dat kan zelfs digitaal gebeuren. Tegenwoordig is dat mogelijk; we hebben het er bij het begin van de commissie ook over gehad, voorzitter. Dus ik zou dat vooral doen. Met het oog op het gerechtelijk geding dat loopt, is dat ook een belangrijk teken van goodwill dat De Lijn en het beleid zich openstellen voor zo'n geschillencommissie.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel, minister, voor uw uitgebreide antwoord.

Ik ga niet op elk detail ingaan. De collega's die graag vanavond nog een decreet willen goedkeuren, zullen mij dat niet kwalijk nemen.

Maar ik wil naar de kern van de zaak gaan: een aantal gebruikers van het openbaar vervoer spannen een rechtszaak aan tegen De Lijn. En wat u hier vandaag eigenlijk terecht gedaan hebt, is een hele oplijsting geven van wat De Lijn allemaal doet om de toegankelijkheid te verbeteren. Het is duidelijk dat er hard aan gewerkt wordt, dat er belangstelling voor is. Dat is eigenlijk het eerste deel van de conclusies van de advocaten van De Lijn in die rechtszaak.

En dan hebben die advocaten twee mogelijkheden, denk ik. Ofwel zeggen zij: "Dus, mijnheer de rechter, vragen wij u om die klacht te klasseren want we doen al genoeg." Of ze zeggen: "Veroordeel ons maar tot het instellen van die klachtencommissie." Dat is toch wat ik uit de pers begrepen heb. Ik zou het dus veel sterker vinden – en ik roep u daartoe op, net als de collega en ik hoop ook andere collega's – dat De Lijn proactief is. Ik hoop dat zij tegen die klagers zegt: "Kijk, wij hebben uw klachten gelezen. Ondanks het feit dat wij vinden dat onze advocaten hier zo'n boek met maatregelen zouden kunnen geven, die aangeven dat wij ons best doen, gaan wij die extra stap die jullie van ons vragen ook zetten." (*Opmerkingen van Marino Keulen*)

Ik hoop dat De Lijn zegt: "Wij gaan aansturen op een minnelijke schikking, in plaats van een uitspraak van de rechter, waarin wij met jullie afspreken hoe we te werk zullen gaan." Dat lijkt mij eigenlijk de teneur van wat het parlement hier aan opmerkingen maakt. En dat zou denk ik een heel sterke geste zijn aan die mensen.

Want u hebt terecht gezegd dat heel veel chauffeurs zich heel slecht voelen bij wat er nu gezegd wordt. En dat klopt. Maar die mensen lezen een artikel in de krant en voelen zich daar slecht bij. Maar beeld u eens in dat je, in een rolstoel of slecht te been, aan een halte staat en die bus rijdt je voorbij terwijl je een afspraak hebt. Hoe gekwetst moet zo'n mens zich voelen?! En het feit dat je op dat moment terecht zou kunnen bij een geschillencommissie, waar ook mensen aanwezig zijn

die weten hoe het is om je zo gekwetst te voelen, is eigenlijk het minimum wat we kunnen doen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u, minister. Bedankt ook voor de antwoorden.

Nogmaals, het is een bevestiging van wat we al dachten: ik merk dat er echt wel wordt op ingezet op de vorming, de sensibilisering van de chauffeurs, de mensen die er dagelijks mee bezig zijn. Voor de investeringspolitiek van de haltes kennen we het debat, we hebben het hier al een paar keer gehad over de verantwoordelijkheid van de lokale besturen, maar ook over de budgettaire beperkingen enzovoort. Maar het lijkt me uiteraard normaal en zeer goed te zijn dat er in de investeringspolitiek inzake voertuigen standaard ook aandacht wordt gegeven aan de toegankelijkheid van de voertuigen zelf.

Ik ben ervan overtuigd dat de inspanningen lonen. Ik ben ervan overtuigd dat die voor heel wat mensen met een beperking zorgen voor goede oplossingen om hun vervoer te kunnen aanbieden, en dat we daar zeker op de goede weg zijn. Dat er incidenten zijn mogen we nog altijd betreuren, maar mag zeker geen smet werpen op de inspanningen die De Lijn en alle medewerkers leveren, wat toegankelijkheid voor mensen met een handicap betreft.

Dank u wel dus. Ik heb geen bijkomende vragen meer. Ik denk ook dat dat collega Bex en een aantal andere collega's zal plezieren.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel, minister, voor uw ruime antwoord.

Ik wil toch een kleine bedenking maken. Ik kreeg een opmerking van een trambestuurder. Het blijkt dat men ook van De Lijn instructies heeft gekregen dat men niet bij alle rolstoeltypes mag assisteren. Bijvoorbeeld bij zware rolstoelen met een motor, zou men niet mogen assisteren om die mensen in een tram of bus te krijgen. Bovendien kreeg ik van diezelfde trambestuurder de opmerking dat die loopbruggen niet altijd voldoende stevig zijn om die zwaardere rolstoeltypes te dragen. Het is misschien interessant om eens te polsen of dat inderdaad klopt. Want het kan misschien een reden zijn waarom er af en toe niet geholpen wordt.

Ten slotte wil ik me vooral toespitsen op het masterplan zelf. Voor de haltes langs de gewestwegen was er initieel een bedrag voorzien van 3,8 miljoen euro. Voor de gemeentewegen gaat dat om 1,8 miljoen euro, specifiek dan voor de aanpassing van de bestaande haltes. Hoewel ik denk dat iedereen het erover eens is dat die 3,8 miljoen euro misschien toch wel te weinig is om dat probleem van haltes langs gewestwegen versneld uit te rollen, denk ik toch wel dat het schoentje vooral knelt langs de gemeentewegen. Want meer dan 60 procent van de haltes van De Lijn ligt langs die gemeentewegen. En er zijn dus inderdaad initiatieven om die lokale besturen te coachen. En toen we het in december ook over deze problematiek hadden – en dat waren uw woorden – hebt u gezegd dat men nog niet heel veel had bijgebeend. U vond toen ook dat er dringend moest worden samengezeten met die gemeenten om een versnelling hoger te schakelen, en meer lokale besturen te mobiliseren om aandacht te geven aan die mensen met een beperking.

Ik weet niet of u ondertussen al met die gemeenten hebt samengezeten, of van plan bent om dat op korte termijn te doen. Mijn vraag is dan ook hoe u die gemeenten bij het overleg zult betrekken om in dat masterplan te stappen. Zullen daar ook centen tegenover staan? Want ik denk niet dat u met die 1,8 miljoen euro heel veel kunt doen om, indien er zich inderdaad significant meer gemeenten engageren, hen dan ook financieel voldoende te ondersteunen. Ik dacht dat het om ongeveer 5000

euro per halte ging. Laat ons eerlijk zijn: heel veel gemeentes hebben heel wat meer haltes die langs hun gemeentewegen liggen. Vandaar mijn vraag.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel collega's voor uw bijkomende vragen.

Misschien zeg ik nog heel even iets over die geschillencommissie. Dus zoals ik daarstraks al zei zitten de mensen van De Lijn, maar ook het Departement MOW en het Agentschap Wegen en Verkeer op periodieke momenten samen met de mensen van Dito en KVG, om te kijken hoe ze dat eigenlijk nog kunnen optimaliseren en die toegankelijkheid voor mensen met een beperking nog kunnen verbeteren. Ze zitten regelmatig samen.

Ik wil daar zeker ook wel voorleggen om werk te maken van een geschillencommissie voor elke klacht die ze nu binnenkrijgen en die als gevoelig wordt geoormerkt, zodat je daar eigenlijk ook onmiddellijk mee aan de slag gaat en daarmee tot een oplossing kunt komen. En dat vind ik wel iets anders dan wat de heer Bex daarstraks zei: "Kijk, u had eigenlijk nu al proactief geen besluit te wisselen, geen conclusies laten uitwisselen door advocaten. U had al proactief kunnen zeggen aan Unia dat jullie betalen en aan tafel gaan zitten." Dat geldt ook voor Unia. In een proces ben je altijd met twee partijen. En hier is het gewoon zo dat De Lijn op een gegeven moment een dagvaarding heeft gekregen waarbij vier mensen met een beperking zeggen dat ze in de periode van 2019 tot 2022 dertien incidenten kunnen aantonen. Ze zullen het ook wel aantonen en bewijzen, ik trek dat niet in twijfel, maar waarom is Unia ook niet onmiddellijk gaan zeggen tegen De Lijn of ze niet samen konden zitten om tot een oplossing te komen?

Ik heb ook al klachten gekregen. Het was denk ik van een jongen ergens die klaagde dat de bus regelmatig gewoon doorreed wanneer hij daar stond. Dat is dan een heel pijnlijke situatie en daar is De Lijn met een tegemoetkoming over de brug gekomen.

Daarom zeg ik: dat geldt aan twee kanten. Wij zouden nu perfect kunnen zeggen: "Unia, kom we gaan aan tafel zitten, we gaan iets regelen." Maar dat had Unia ook kunnen doen. Ik wil hier geen stenen werpen. Er is nu eenmaal een procedure aanhangig gemaakt voor de rechtbank. Oké, dat proces zal zijn verloop kennen, maar dat neemt niet weg dat er sowieso wordt samengezeten met Dito, met KGV. Daarvoor zaten we ook al samen met Inter en met de VVSG om te kijken hoe we die toegankelijkheid nog kunnen verbeteren en verhogen. En als dat overleg geformaliseerd moet worden in een geschillencommissie, dan heb ik daar absoluut geen problemen mee. Integendeel, ik denk dat dat zelfs een goede zaak is, en dan samen met AWW en departement MOW er ook bij.

Wat betreft het uitrollen van de haltes: het kan altijd sneller, maar zoals ik daarstraks al zei, gaan mensen vaak de wegen niet opbreken om alleen de halte aan te leggen. Maar ik doe opnieuw de oproep naar iedereen die ook actief is in de lokale besturen, dat we zo snel mogelijk zo veel mogelijk haltes toegankelijk krijgen. We hebben daar subsidies voor voorhanden. In die zin kan het alleen maar beter worden voor alle mensen die helaas een beperking hebben. Dank u.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Collega's, ik ga het niet te lang trekken. Binnenkort op 14 maart komt de Vlaamse Ombudsdienst met zijn jaarverslag en ik ben eigenlijk heel benieuwd of De Lijn al dan niet meer of minder klachten zal hebben. Misschien kan die geschillencommissie ertoe bijdragen dat het aantal klachten die jaarlijks in dat verslag staan over De Lijn op dat vlak – voor mensen met een beperking –, toch al kan verminderen. Het was maar een bedenking die ik maakte en ik neem

aan dat we dat jaarverslag ook hier zullen behandelen, dan kunnen we het daar ook verder over hebben.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, zeer positief dat u ook positief kijkt naar die vraag rond een geschillencommissie. Ik denk dat dat echt een goede zaak is.

Ik wil wel aanstippen: er is een fundamenteel verschil tussen een gebruiker die zich aan de hand van een concreet feit richt tot De Lijn en daarvoor een vergoeding krijgt, en gebruikers die zeggen: "Kijk, we gaan het hier niet alleen voor ons doen, maar we gaan ook onze verantwoordelijkheid opnemen voor al die anderen die misschien niet even mondig zijn als wij, die misschien niet de middelen hebben om een juridische procedure aan te spannen. Wij gaan vragen dat er een structureel systeem komt waarbij de klachten serieus genomen worden en een correcte opvolging krijgen."

Maar het is zeer goed dat u werk wilt maken van die geschillencommissie. Ik zal dat zeker ook in verdere vragen verder opvolgen om te zien hoe het daarmee staat en ik denk wel dat dat misschien een onderdeel kan zijn van een oplossing van dat proces. Dat is altijd interessanter om een overeenkomst uit te maken dan lang te procederen, heb ik altijd geleerd.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.