

vergadering **C180**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 maart 2023

(Een aantal sprekers namen mogelijk deel via videoconferentie.)



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rol van bepaalde organisaties bij projecten rond fietspaden – 1658 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de tweestrijd tussen fietsveiligheid en natuur – 1667 (2022-2023)	5
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid bij wegenwerken – 1670 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen bij wegwerkzaamheden – 1674 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het waarborgen de veiligheid van wegenwerkers naar aanleiding van het dodelijke ongeval op 22 februari 2022 in Moorsele – 1675 (2022-2023)	12
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de oproep van de Gentse gemeenteraad om een moratorium af te kondigen op het schrappen van bushaltes – 1728 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het pleidooi van verschillende centrumsteden om het schrappen van de dienstverlening bij De Lijn een halt toe te roepen – 1772 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van basisbereikbaarheid – 1798 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hervorming van het openbaar vervoer – 1802 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de drastische hervormingen bij De Lijn en de uitrol van fase 1 in het kader van basisbereikbaarheid – 1856 (2022-2023)	19
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stijgende aandeel van deelauto's – 1743 (2022-2023)	35

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het versneld aanpakken van de dynamische lijst van gevaarlijke punten – 1779 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van zwarte punten in het verkeer – 1796 (2022-2023)	40
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Sint-Annaveer in Antwerpen – 1879 (2022-2023)	45
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het effect van de nationale vakbondsactie van 10 maart 2023 op de werking van De Lijn – 1785 (2022-2023)	49
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de adviezen tot verbetering van de aanpak van complexe projecten – 1822 (2022-2023)	51
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toekomst van e-fuels voor verbrandingsmotoren – 1823 (2022-2023)	54
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de visie op de jaagpaden en de veiligheid ervan – 1832 (2022-2023)	57
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over vrachtwagenparkings – 1833 (2022-2023)	60
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van de problematiek van overstekende dieren – 1835 (2022-2023)	63

**VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rol van bepaalde organisaties bij projecten rond fietspaden
– 1658 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de tweestrijd tussen fietsveiligheid en natuur
– 1667 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): De Vlaamse Regering investeert fors in fietsinfrastructuur, 300 miljoen euro. Dat is ook nodig want het gebruik van de fiets zit in de lift. Onze infrastructuur is niet van dien aard dat we het onmiddellijk allemaal kunnen opvangen, maar daar wordt aan gewerkt. De bevolking is ook telkens zeer positief als er een project wordt afgewerkt. Er wordt wel wat gezeurd over de werken en de files en dergelijke, maar iedereen beseft wel dat het nodig is. Toch is niet iedereen altijd even enthousiast over deze projecten. Er zijn in bepaalde gevallen organisaties die beroep aantekenen tegen dergelijke projecten in de hoop deze tegen te kunnen houden.

Recent konden we in de media lezen dat twee belangrijke fietsprojecten in de regio Gent worden tegengehouden. Eén daarvan is een project dat ervoor zou zorgen dat ongeveer duizend fietsende scholieren veilig van en naar school kunnen rijden en niet via een drukke steenweg. In het verleden stierf er over een periode van vijf jaar elk jaar een kind op deze weg. De urgentie om hier in te grijpen is er dus wel. De aanleg van het fietspad zou trouwens gebeuren op een verlaten spoorwegberm en de school in kwestie zou de verharding compenseren op eigen terrein. Jammer genoeg sleept de aanleg van dit fietspad ondertussen al tien jaar aan.

Het is jammer, ik ga het nog wat straffer zeggen: ik krijg er het vliegend heen en weer van om te zien dat bepaalde projecten, die broodnodig zijn voor de veiligheid – en het gaat hier niet om prestigeprojecten, het gaat niet over verfraaiingen, het gaat om broodnodige veilige fietsprojecten – worden tegengehouden en daardoor de opmars van de fiets net tegenwerken in plaats van eraan mee te werken. Ik kan er ook een lokaal voorbeeld van geven. Dit terwijl de stijgende populariteit van de fiets net ook in het voordeel is van deze organisaties. Begrijp wie begrijpen kan.

Ik heb daarbij dan ook volgende vragen voor u, minister.

Hoe beoordeelt u de positie van dergelijke organisaties in deze projecten?

Gaat u in dergelijke situaties in dialoog met de betrokken partijen?

Zult u actief meewerken aan een oplossing zodat deze belangrijke projecten toch gerealiseerd kunnen worden?

Hebt u weet van andere projecten waar zich dergelijk probleem stelt?

Zijn er nog verdere stappen mogelijk om deze projecten toch tot een goed einde te brengen?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, het is al jaren dat we hier in de commissie – maar ook ver daarbuiten, onder andere door milieuorganisaties – zeggen dat fietsen

goed is voor het milieu. Wie voor de fiets kiest, laat de auto thuis en stoot zo geen CO₂ uit. Voor korte verplaatsingen is de fiets dus de beste keuze. De afgelopen jaren zagen we dan ook dat de inspanning van de Vlaamse overheid beloond werd en dat het inzetten op betere infrastructuur loont. Zo zien we steeds meer fietsers in onze straten. Dit zorgt uiteraard voor uitdagingen rond verkeersveiligheid en die pakt u, minister, goed aan.

In de commissievergadering van 9 februari verwees ik al naar een andere uitdaging. Concreet gaat het over de tweestrijd tussen de beleidsdomeinen Openbare Werken en Mobiliteit en anderzijds Natuur en Omgeving. De adviezen van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) staan soms haaks op de veiligheid van fietsers. Ik verwijs hierbij ook naar de discussie die we hadden rond de verlichting op de jaagpaden en fietsers die door het bos rijden. Ik stelde toen luidop de vraag wat er voorrang heeft: de veiligheid van de fietser of de bescherming van natuur en bos?

Het spreekt voor zich dat u, of wij allemaal, liever geen keuze maken. Maar als die toch gemaakt moet worden, moet de veiligheid van de fietsers langs de weg toch primeren. Het hoeft dan niet te verbazen dat ik me verslikte in mijn koffie toen ik de uitspraken van Natuurpunt las in De Standaard van 15 januari 2023. Naar aanleiding van twee Gentse projecten die de mensen van Natuurpunt lieten stilleggen, lieten vertegenwoordigers van de organisatie optekenen dat de fietsers al genoeg gepamperd worden en dat het stilaan keizers zijn voor wie alles moet wijken.

Los van die individuele uitspraken dreigt hier een serieus probleem. Als twee belangrijke natuurspelers in onze samenleving steeds meer in conflict komen met het verhogen van de fietsveiligheid en een betere fietsinfrastructuur, dan moet dit conflict snel ontmijnd worden.

Daarom had ik graag volgende zaken van u geweten, minister. Wat primeert voor de Vlaamse Regering: fietsveiligheid of natuur? Welke stappen zullen de ministers nemen om duidelijke afspraken te maken om geen tweestrijd tussen natuur en fietsveiligheid te creëren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank jullie wel, collega's, voor jullie vragen. Ik merk ook wel duidelijk jullie ergernis in het feit dat het soms – zeker als het gaat over fiets- en verkeersveiligheidsprojecten – een moeilijke weg is om die projecten effectief gerealiseerd te krijgen.

Ik wil misschien alvast meegeven dat wij in ons definitief gemeentelijk investeringsplan (GIP) voor 2024 niet minder dan 446 fietsprojecten hebben opgenomen. Wat dat betreft hopen we die zo snel mogelijk gerealiseerd te zien. De individuele uitspraken zoals we die in de media mochten lezen, vind ik beneden alle peil. We willen steeds meer mensen op de fiets krijgen, we willen mensen motiveren om de fiets te nemen, daarom investeren we ook in fietsveiligheid en in tal van infrastructurele maatregelen. Om dan te zeggen dat de fiets al genoeg gepamperd wordt, dat vind ik uitspraken die ik laat voor degene die ze daar geplaatst heeft, maar dat vind ik alleszins absoluut not done.

Ik vind het alleszins belangrijker dat we kunnen realiseren, in plaats van polariseren. Ik heb hier de vraag wel gekregen van natuur versus infrastructuur, of versus het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Ik zeg opnieuw dat polarisatie ons niet verder brengt, maar net als jullie betreur ik het dat in die twee dossiers in het Gentse – de ene specifiek voor het schoolgaande verkeer, en een andere voor de ontsluiting op duurzame wijze van een bedrijventerrein – beroep werd aangetekend, en dat men dan niet meer de stemmen geuit heeft tijdens het overleg. Want voor eender welk project dat ook maar gerealiseerd is, is altijd een grondig voorafgaand overleg van tel. Zeker als het gaat over fietspaden, fietsbruggen, of wat dan

ook, die door een natuurgebied gaan. Daar wordt het Agentschap Natuur en Bos altijd voor gecontacteerd. Kortom, er is dus telkens een projectstuurgroep die aan elk project voorafgaat, en waar er dus wel degelijk ruimte is voor overleg.

In die zin betreur ik natuurlijk het feit dat men toch vaak het individueel belang laat primeren boven het algemeen belang. U weet dat wij in het regeerakkoord wel degelijk hebben opgenomen dat het maatschappelijk belang moet primeren boven het individuele belang, en dat we in die zin ook ons instrumentarium willen aanpassen. Dat doen we door volop werk te maken van die projectstuurgroepen, waarbij we massaal rekening houden met de opmerkingen of bedenkingen die daar worden gegeven.

Ik krijg ook de specifieke vraag of ik met de betrokken partijen in dialoog ga. Als wij alleen al voor het jaar 2023 ruim 450 projecten hebben, kan ik ze natuurlijk niet zelf van punt A tot punt B opvolgen. Mijn administratie doet dat alleszins wel. Op elke overlegvergadering en in elke projectstuurgroep zitten de administraties mee rond de tafel. Als het bijvoorbeeld gaat over een natuurgebied, dan zitten de beheerders of eigenaars van die natuurgebieden natuurlijk ook mee rond de tafel. Dat is eigenlijk het forum waar men de stem moet uiten.

Als het over de fietsbrug in Merelbeke gaat, daar is De Vlaamse Waterweg actief. Het is de bedoeling dat die daar zo snel mogelijk met de respectievelijke gemeenten en de stad Gent rond de tafel zit om te kijken of wij daar toch die noodzakelijke verbinding snel kunnen realiseren. Hetzelfde geldt ook voor de fietssnelweg door het natuurgebied in Zwijnaarde. Daar is er een project dat getrokken wordt door de provincie Oost-Vlaanderen, maar daar is het ook kijken hoe we toch het draagvlak kunnen vergroten door met alle partners rond de tafel te gaan zitten, zodat we liever vandaag dan morgen over kunnen gaan tot de realisatie.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): U zegt dat wij niet mogen polariseren, dat klopt. U bent minister, u moet waken over de goede uitvoering. Maar ik vind wel dat het zo echt niet meer verder kan, en ik wil van hieruit ook nog wel eens iets zeggen over zij die beroep aantekenen, want dat wordt nooit gezegd. Na een verloop gaat men dan nog verder, meestal bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Dat gaat dan meestal over complexe projecten, en bij complexe projecten – maakt u zich geen zorgen – zal er altijd wel iets zijn dat te weinig onderzocht is: te weinig dat, te veel dit, te veel hetgeen. Dus wat mij betreft kan je met een goede advocaat die daarin gespecialiseerd is, altijd wel iets vinden. Maar ik vind dat die organisaties ook een verantwoordelijkheid hebben.

En als jij als organisatie weet – en ik zeg het nogmaals: het gaat niet over iets residentieels, iets voor de fun, iets prestige, het gaat verdorie over broodnodige veiligheidsprojecten – dat door uw beroep een aantal belangrijke projecten geblokkeerd geraken, dan draagt u ook een verantwoordelijkheid als daar ongelukken gebeuren. Ik durf dat hier duidelijk te zeggen, want ik ben dat eigenlijk allemaal een beetje beu.

De burger zegt dat er te weinig wordt gedaan. We horen hier elke maand zeggen dat dat niet snel genoeg gaat. Er zijn redelijk wat projecten die verzanden door beroepen, waardoor opnieuw uitgesteld moet worden, waardoor wij ook opnieuw advocaten moeten aanstellen. Daar wordt de burger niet beter van want de burger betaalt die advocaten van de overheid allemaal.

Maar die organisaties mogen ook wel eens aangesproken worden op hun verantwoordelijkheid. Dus ik meen dat als we dit zien – fietsprojecten waar kinderen moeten rijden waartegen men toch beroep aantekent, waar alles wordt opgeschoven – zij ook mee verantwoordelijkheid dragen als daar iets gebeurt. Ik durf dat hier heel duidelijk te stellen.

En ik denk, minister, dat u toch misschien eens moet gaan praten, want ik stel mij ernstige vragen of al die grote organisaties wel degelijk controle hebben over die afdelingen – want het valt mij op dat het meestal lokale afdelingen zijn die dan de beroepen aantekenen – en of dat wel allemaal doorgesproken is. En het zou niet slecht zijn met een aantal organisaties op nationaal niveau te praten, om te zien wat daaraan gedaan kan worden. Want zo kan het echt niet verder. Dank u.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, het is ook wel duidelijk dat u onze verontwaardiging deelt. Elke keer als er een fietser omvergereden wordt – al dan niet met een dodelijke afloop – dan roept iedereen moord en brand: van jong tot oud, van links tot rechts, van groen tot zwart. Iedereen staat op zijn achterste poten omdat er weeral een fietser omvergereden is, en dan kijkt men naar u, en u, minister – ik durf dat eerlijk te zeggen – doet wat u kunt.

Los van alle moeilijkheden van vergunningen – straks komt er ook nog een vraag van een collega aan bod over de vergunningen, we hebben daar ook al soms moeite mee, om een fietspad vergund te krijgen – krijgt u ook nog organisaties zoals Natuurpunt op uw dak, die dan ook nog eens een uitspraak doen over dat het gedaan moet zijn, dat de fietser keizer is. Dan stel ik mij echt de vraag of die mensen echt realistisch bezig zijn met de veiligheid van een fietser.

U moet dan maar een ouder zijn van een kind dat juist omvergereden is op een fietspad, en dan horen dat de fiets keizer is, en dat ze daar beroep tegen aantekenen. Dus, minister, ik heb niet veel meer toe te voegen aan het pleidooi van mijn collega. Ik stel mij ook de vraag of die organisaties echt wel weten wat het gevaar kan zijn van het tegenhouden van dergelijke projecten. En of je misschien al dan niet toch in gesprek zou gaan met de koepelorganisaties, of ook met de individuele gemeentelijke organisaties, om toch wel eens duidelijk te maken dat we toch wel pleiten voor een heel duidelijke veiligheid voor de fietser en veilige fietspaden. Dank u.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel, minister. Heel kort: ik had inderdaad ook bijna een vraag ingediend, maar ik vond het zodanig ongelooflijk – veiligheid fietsers tegenover natuur en bos. Ik ben heel blij met de twee vorige sprekers die duidelijk hebben geformuleerd – ik kan daar niets aan toevoegen – wat ik wil formuleren. Maar als je inderdaad elke twee dagen een fietser of een voetganger hebt die omkomt in het verkeer, dan is het niet te geloven dat men meer veiligheid voor fietsers op dergelijke manier durft en wil tegenhouden. Ik vraag mij af of Natuurpunt daar niet een paar individuen heeft die praten, dan wel of dat de spraak is van heel de organisatie. Ik ken heel veel Natuurpuntmensen die ook heel graag hebben dat hun kinderen en zichzelf heel veilig kunnen fietsen.

Dus minister, ik wil vanuit Vooruit alle steun geven voor het verzet dat u hiertegen aantekent, tegen een dergelijke attitude. Ik ben heel benieuwd naar wat mijn collega van Groen hierover zal zeggen. Als wij u unisono steunen in het verzet tegen zoiets, kan dat misschien nog een sterkere stem aan u geven vanuit de commissie Mobiliteit.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Lambrecht, ik denk dat wij samen altijd die kaart van verkeersveiligheid trekken en dat het ook buiten kijf staat dat die veiligheid van fietsers superbelangrijk is. Maar ik stel toch wel vast dat vandaag een aantal collega's extra verontwaardigd zijn, op een of andere manier. Misschien door die uitspraken over pampers en keizers inderdaad, ik vind dat ook trieste uitspraken, ik sta daar uiteraard absoluut niet achter. Maar er hebben ook mensen van Natuurpunt een iets genuanceerder stuk in De Standaard geschreven waar die woorden

niet in voorkomen – De Standaard van dinsdag 21 februari. Zij betogen daarin dat het voor het specifieke fietspad aan die fietssnelweg buiten kijf staat dat daar een veilige verbinding moet komen, maar dat er daar ook andere keuzes mogelijk zijn. Wanneer er twee mogelijke tracés zijn, zijn zij in principe voorstander van datgene wat de minste natuurschade en de minste bijkomende verharding in natuurgebied oplevert. Ik vind dat ook een eerbaar standpunt en als je dan na de inspraak op een bepaald moment vindt dat je onvoldoende gehoord bent, kan ik mij inderdaad inbeelden – maar ik ken de situatie ter plaatse niet – dat je op een bepaald moment inderdaad naar de rechtbank stapt.

Is dat de ideale manier van werken? Nee, natuurlijk niet. Als ik dat opiniestuk lees, lijkt het me ook zo dat Natuurpunt zich daarvan bewust is. Maar ik stel mij toch de vraag, minister, of inderdaad die verschillende opties voldoende onderzocht zijn en of u daar misschien zelf ook een andere beslissing zou nemen, als u dat dossier opnieuw zou bekijken. Dat lijkt me alleszins nuttig om er ook op die genuanceerde manier naar te kijken. Ik denk dat hier simpelweg veroordelen omdat één iemand die ongelukkige uitspraken doet – die inderdaad ongelukkig zijn, ik steek dat niet weg – niet nodig is.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik denk dat we het over alle partijgrenzen heen eens zijn dat veiligheid moet primeren op eventueel de natuur. Met dien verstande dat we moeten proberen om er in bepaalde gevallen alles aan te doen om tot een oplossing te komen waarbij zowel de veiligheid als de natuur baat hebben.

Een voorbeeld is dynamische verlichting langs fietspaden, op de jaagpaden bijvoorbeeld. Dat kan perfect gecombineerd worden, dat zal zeker een minimale overlast creëren voor de natuur. Er zijn een hoop voorbeelden waar men er alles aan doet om nieuwe natuur te creëren. Kijk maar naar Oosterweel, we hebben die voorbeelden hier al gehad, waar men zelfs bepaalde populaties verplaatst. Dat zijn toch wel serieuze inspanningen.

Mijn vraag is: wanneer een conflict dreigt tussen enerzijds veiligheid en anderzijds zeldzame fauna en flora, wordt er dan bij infrastructuurwerken systematisch gezocht naar oplossingen, zodanig dat die werken toch uitgevoerd kunnen worden?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik sluit heel kort aan, want alles is al gezegd.

Ik kan hier alleen maar zeggen dat ik met de lokale afdeling van Natuurpunt in Lanaken een zeer goede samenwerking heb. Maar ik heb daar te maken met mensen die inderdaad gedreven met de natuur bezig zijn, en ook de complexiteit van de universiteit van het leven omarmen en daar ook een stuk de nuance in vinden. Ze komen dus ook met genuanceerde en gedragen standpunten.

Het zou ook helpen als de multinational – die Natuurpunt ondertussen met de hulp van heel veel overheidsgeld is geworden – vanuit het nationaal bestuur meer ingreep. Het is een organisatie die legitieme doelen verdedigt, omdat ze opkomt voor iets wat perfect verdedigbaar is. Natuurlijk is Natuurpunt het niet meer gewend om met tegenspraak om te gaan, en soms ook niet meer gewend om rekening te houden met het grotere geheel van het leven. Het zou dus ontzettend helpen, mocht men van hogerhand, vanuit de nationale koepels, de lokale afdelingen of woordvoerders die buiten de lijnen kleuren ook terugfluiten met het gezag van dat nationale bestuur. Want anders is de reputatieschade voor de hele groep van Natuurpunt.

Want ik denk dat op heel veel plaatsen lokale besturen met Natuurpunt een gestroomlijnde relatie hebben, en zich ook vinden in die gemeenschappelijke doelstellingen.

Maar op een zeker ogenblik moet men ook, als middenveld, zijn plaats kennen en beseffen dat de politiek verantwoordelijk is voor alle sectoren. Ik moet ook vaak lokaal zeggen dat ik ieders punt begrijp, ik begrijp ook tegenstand. Alleen ben ik, samen met de leden van het gemeentebestuur, verantwoordelijk voor alle sectoren. Dan moet je durven nuanceren en kiezen voor gewogen en doordachte standpunten waarin de verschillende belangen – en verkeersveiligheid is van de hoogste prioriteit – ook voluit hun recht kunnen laten gelden.

Hier denk ik dus ook dat Natuurpunt binnen de eigen werking werk aan de winkel heeft. Als ze zo'n uitschuiver een paar keer laten voorvallen, dan denk ik ook dat ze met reputatieschade zitten bij Natuurpunt die veel verder gaat dan dat ene incident. Want ze hebben heel veel bonafide schenkers, dat zijn mensen die hen op alle mogelijke manieren steunen. Dit begrijpt niemand, en als iets te gek is voor woorden, dan mag dat door de bazen van die structuur ook zo worden verwoord. Dat doen wij ook als er lokaal iemand partijpolitiek buiten de lijnen kleurt, om dan provinciaal of nationaal helder en duidelijk te zeggen dat wij dat afkeuren en daar niet achter staan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ook op mijn beurt bedankt voor de bijkomende tussenkomsten.

Vzw Natuurpunt, zoals wij ze allemaal kennen, doet zeker heel veel goede zaken. Maar ik hoop alleszins dat ze ook naar deze commissievergadering kijken, en dat ze dan ook zien wat voor een verontwaardiging er leeft wanneer men verkeersveiligheid of fietsinfrastructuur gaat afwegen ten aanzien van een aantal lokale belangen. Het is natuurlijk één vzw, en die vzw heeft wel beslist om in beide projecten in beroep te gaan.

Ik kom zelf uit misschien wel de meest groene provincie, maar ik moet zeggen dat we bij ons in Limburg bij bijna elk project een procedure in beroep hebben op het moment dat men door een natuurgebied gaat. Ook al is er heel veel intens vooroverleg, zodra het dossier is afgeklopt, is er dan heel vaak toch nog een procedure in beroep. Noord-Zuid Limburg is daar een heel mooi voorbeeld van. Telkens opnieuw als er een ruimtelijk uitvoeringsplan was, werd dat door de Raad van State onderuitgehaald op initiatief van een of andere natuurminnende vereniging, ik zal dan geen expliciete namen noemen. Vandaar dat ik opnieuw denk dat het algemeen belang te allen tijde moet primeren, dat we daar volop op moeten inzetten, en dat we onze instrumenten wat dat betreft moeten aanpassen. Want de ergernis, de frustratie die eenieder hier uit, kan natuurlijk niet.

We willen meer mensen op de fiets, we willen meer veilige en comfortabele fietspaden. Oké, onze ruimte is beperkt, maar dan moeten we kijken waar we die ruimte kunnen gebruiken. Heel veel van onze projecten, die onder andere het Agentschap Wegen en Verkeer uitrollen, zijn heel vaak projecten waarbij we zeggen dat we bestaande verhardingen, zoals parkeerstroken, zullen omvormen naar bijkomende ruimte voor de fiets. Dat kan niet altijd, en soms moet je inderdaad een strookje natuurgebied innemen, of een brug over een waterweg aanleggen. Dan denk ik dat de impact van die infrastructuur op dat natuurgebied niet opweegt ten aanzien van het algemeen belang, namelijk die vlottere verbinding inzake woon-werkverkeer of inzake woon-schoolverkeer.

Kortom, men zit voor elk project telkens in een heel intens platform en overleg. Er wordt ook telkens gepraat met de beheerders van de gebieden, en dat is heel vaak Natuurpunt. Ik vind dat men aan tafel de mond moet opendoen, en niet finaal voor elk individueel project dat juridisch proberen aan te vechten.

Ik zal daar nog één tussenkomst aan toevoegen. Ik denk dat u, mijnheer Bex, als enige een ander standpunt hebt in dit hele verhaal. U vraagt wat er specifiek is

gebeurd. De fietssnelweg door het natuurgebied in Zwijnaarde is een fietssnelweg die wordt getrokken door de provincie Oost-Vlaanderen en de gedeputeerde, uw partijgenote. Ik denk dat zij al het mogelijke heeft gedaan om ervoor te zorgen dat we hier een uitweg konden vinden, maar finaal is ook dat project vernietigd. Kortom, het gaat hier niet om partijgerelateerde zaken, dat de Groenfractie zou zeggen dat ze voor Natuurpunt kiest, want ik denk dat ook de gedeputeerde van Oost-Vlaanderen heel erg ontgoocheld is dat die fietssnelweg, die een belangrijke verbinding is voor het woon-schoolverkeer, weer on hold staat. Ik hoop alleszins dat in de toekomst iedereen dat algemeen belang laat primeren en dat iedereen die lid is van Natuurpunt ook naar deze commissievergadering kijkt en er zich terdege van bewust is dat het zo niet verder kan.

Uiteraard kunnen de woorden zoals ze in de pers verschenen zijn – ze zijn weliswaar van een gewezen voorzitter van een lokale afdeling – absoluut niet. We zijn het daar allemaal over eens in de commissie, denk ik. Een fietser een keizer noemen die al te veel gepamperd wordt en dergelijke, ik laat dat voor de individuele rekening van de persoon in kwestie, maar ik neem aan dat Natuurpunt zich met dergelijke uitspraken ook niet akkoord kan verklaren.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Dank u wel, ook aan de collega's. Het is op dit ogenblik eigenlijk zo – ik heb het zelf meegemaakt, het ging niet over Natuurpunt, maar over een lokale afdeling van de Fietzersbond – dat zij vaak worden uitgenodigd door het Agentschap Wegen en Verkeer. Ingenieurs gaan met hen in contact om te verduidelijken waarom iets wel of niet kan. Ze worden dus reeds betrokken. Als je dan zegt dat je toch naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen gaat, waarbij je weet dat het op lange termijn wordt geschoven, sorry, maar dan heb je ook een verantwoordelijkheid. Ik blijf het herhalen, of het nu gaat over Natuurpunt, de Fietzersbond, of een milieufront, dat is voor mij allemaal hetzelfde. Als men daarin verdergaat, weet men wat men bewerkstelligt. Het is zoals de collega's ook zeggen: op termijn gaan de mensen ook hun geloof verliezen in die organisaties, wat geen goede zaak is, want zowel Natuurpunt als de Fietzersbond, als andere organisaties, leveren ook goed werk, maar men moet zich daar aan de top toch eens over bezinnen. Op deze wijze kan het niet verder. Bedankt alleszins voor de reacties.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): We horen iedere week in de commissie dat alles veel te traag gaat, alles moet sneller en veiliger. Dan hoor ik collega Bex een beetje jammerlijk zeggen dat er nog andere alternatieven moeten worden uitgewerkt, misschien moest een ander traject vooropgesteld worden. Indien we voor al die trajecten alternatieven moeten voorstellen, dan denk ik dat in een termijn van vijf jaar van een legislatuur door de minister heel weinig fietspaden gerealiseerd zullen worden. Op een bepaald moment moeten knopen doorgehakt worden. Ik ben ervan overtuigd, zoals collega's Keulen en Meremans zeggen, dat de lokale of provinciale afdelingen mee betrokken zijn bij dergelijke projecten. Ze gaan mee in het proces, maar als het project er finaal ligt, wordt er toch door een of andere organisatie naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen gegaan of beroep aangetekend. Ik heb daar heel veel moeite mee en vind dat een heel jammerlijke zaak. Dus nogmaals, minister, ga in gesprek – of ik weet niet wat u eigenlijk kunt doen –, maar de verontwaardiging vanuit deze commissie is groot. De mensen die dergelijke uitspraken doen, dragen – als ik het zo cru mag zeggen – een dodelijke verantwoordelijkheid.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid bij wegenwerken – 1670 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen bij wegwerkzaamheden – 1674 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het waarborgen de veiligheid van wegenwerkers naar aanleiding van het dodelijke ongeval op 22 februari 2022 in Moorsele – 1675 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, de veiligheid langs wegenwerken op drukke gewest- en snelwegen is een thema dat we af en toe bespreken in deze commissie. Daarbij vallen steevast woorden als sensibiliseren en maatwerk. Nu blijkt uit cijfers van verkeersveiligheidsinstituut Vias dat twee op de drie Belgische bestuurders niet vertragen bij wegenwerken. We zijn de slechtste leerling van de klas.

In 2020 gebeurden er in Vlaanderen elf dodelijke ongevallen in de buurt van wegenwerken en waren er 443 ongevallen met gewonden. Recent nog kwam er nog een wegenwerker om in Moorsele. Mobiele trajectcontroles, sensibiliseringscampagnes, aangepaste werfinrichting lijken allemaal geen zoden aan de dijk te zetten.

Dat brengt mij tot de volgende vragen: Hoe reageert u op deze cijfers? Hoe beoordeelt u de effectiviteit van de reeds genomen maatregelen? En tot slot: welke bijkomende maatregelen zult u nemen om de veiligheid van de wegenwerkers en van weggebruikers langs wegenwerken te verhogen?

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, de wegenwerken zorgen vaak voor een tijdelijke, nieuwe verkeerssituatie. We denken daarbij aan smallere rijstroken, asverschuivingen of vaak moet u ook de middenberm doorsteken. Eventjes niet opletten kan dan al een ongeval veroorzaken met ernstige gevolgen.

Om wegenwerken veiliger te maken voor bestuurders en voor de wegwerkers, worden er op dit moment al heel wat initiatieven genomen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bekijkt altijd de voorbereiding van een werf, en wat nodig is om ongevallen te voorkomen. De werven worden goed op voorhand aangekondigd via vaste en dynamische signalisatie en ook de maximaal toegelaten snelheid wordt stelselmatig verlaagd. In overleg met de politie plaatst AWV aan wegenwerken ook mobiele flitspalen en trajectcontroles, en er kunnen ook bemande controles plaatsvinden tijdens kritische fases van de werken, dus waarbij er een groot veiligheidsrisico is. Daarnaast wordt er ook ingezet op sensibilisering, zoals collega Moors zojuist ook al aanhaalde. En er zijn jaarlijks campagnes rond snelwegwerven en werfveiligheid.

Toch waren er in 2019 zeven dodelijke ongevallen en 454 ongevallen met gewonden te betreuren. In 2020 waren er elf dodelijke ongevallen en 443 ongevallen met gewonden aan wegenwerken in Vlaanderen. Helaas gebeurde er op 22 februari dit jaar opnieuw een dodelijk ongeval. Bij het wegnemen van de signalisatie werd een wegwerker aangereden door een vrachtwagen.

Volgens de werfleider van Wegen en Verkeer is er vaak sprake van een veel te hoge snelheid bij het passeren van wegenwerken. In vergelijking met andere Europese landen geeft de Belgische bestuurder met maar liefst 63 procent aan dat hij vaak vergeet te vertragen in de buurt van wegenwerken.

Daarbij stel ik mij toch volgende vragen: hebt u al zicht op de ongevallencijfers bij wegwerkzaamheden voor de jaren 2021 en 2022? Hebt u, minister, er zicht op waarom zoveel bestuurders vergeten te vertragen bij wegwerkzaamheden? Wat is dan de echte reden die daarachter zit? Dat vraag ik me dan af. In welke omstandigheden gebeuren de ongevallen het vaakst? Is dat in de nacht, door de dag, bij regen, in het weekend, door de week, tijdens spitsuren? En hoe vaak worden de mobiele flitspalen en trajectcontroles effectief ingezet op die werven? Dank u wel.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ja, minister, wegenwerker is blijkbaar in dit land een risicoberoep geworden. Dat bleek nogmaals toen onlangs in Moorsele een wegenwerker door een vrachtwagen werd aangereden en om het leven kwam.

Volgens cijfers van Vias vergeet dus inderdaad twee derde van de Belgische bestuurders te vertragen bij wegenwerken. Daarmee zijn we toch wel de slechtste leerlingen van Europa. Bovendien zijn we de Europese kampioen in het niet naleven van het verkeersreglement. Het gemiddelde in de andere landen bedraagt 51 procent. Het belang van een aangepaste rijstijl bij wegenwerken langs snelwegen wordt daarmee nog maar eens benadrukt.

In 2020 gebeurden er elf dodelijke ongevallen in de buurt van wegenwerken in Vlaanderen. Daarnaast vielen er 443 ongevallen met gewonden. Het Agentschap Wegen en Verkeer zorgt voor de veiligheid van verkeerswerven. Op gevoelige plekken waar de snelheidslimiet niet wordt nageleefd, plaatst het agentschap trajectcontroles om de snelheid te handhaven.

Toch blijven er ondanks de veiligheidsprotocollen bij het inrichten van werven altijd risico's. Wegarbeiders werken namelijk dicht bij het verkeer, en rijstroken worden vaak versmald. Daarom organiseert het Agentschap Wegen en Verkeer jaarlijks een grootschalige sensibiliseringscampagne langs snelwegen en gewestwegen. Afleiding achter het stuur is een van de oorzaken van ongevallen, en gsm-gebruik achter het stuur blijft een van de grote factoren bij afleiding.

De minister kondigde in het verleden een aantal bijkomende maatregelen aan zoals tijdig aankondigen van de werken via de dynamische verkeersborden, vaste borden en indien nodig digitale tekstkarren. AWV neemt steeds verkeers- en snelheidsremmende maatregelen zoals het verlagen van de maximale snelheid, asverschuivingen en smallere rijstroken.

Ik heb in dit verband, minister, een aantal vragen voor u. Ten eerste, is er onder tussen een effect merkbaar op het aantal ongevallen sedert deze maatregelen zijn ingevoerd? Ten tweede, welke bijkomende maatregelen kunt u nog nemen om de veiligheid van de wegenwerkers beter te garanderen? Ten slotte, bent u van plan om langs werven nog meer trajectcontroles uit te rollen? Dank u wel.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, collega's. We zeggen het telkens opnieuw: elk ongeval is er een te veel. En het is zeker heel pijnlijk als mensen die met wegenwerken bezig zijn, aangereden worden door mensen die te hard rijden of onoplettend zijn.

U vraagt naar de cijfers van de voorgaande jaren. Uit de statistieken van de federale politie blijkt dat er in 2021 zes dodelijke ongevallen en 498 letselongevallen gebeurden bij wegenwerken. Voor 2022 zijn het nog voorlopige cijfers. Daar gaat het over drie dodelijke ongevallen en 509 letselongevallen. Dat zit dus in dezelfde tendens als de andere verkeersongevallen: een daling van het aantal dodelijke slachtoffers, maar een stijging van het aantal letselongevallen. En opnieuw: elk ongeval dat gebeurt, is er een te veel.

U hebt in uw vraagstelling zelf al een aantal maatregelen opgesomd die wij nemen bij wegenwerken. We blijven onder andere verder inzetten op sensibilisering van alle betrokken partners om de veiligheid ter hoogte van werven te verhogen. Ik benadruk daarbij 'alle betrokken partners'. Ten aanzien van de weggebruiker is het absoluut noodzakelijk dat hij of zij de snelheidslimieten, die veiligheidslimieten zijn, respecteert. Dat blijft op zich heel belangrijk. En daarom zetten we ook continu in op die infocampagnes, maar ook op snelheidscontroles. Verder is het ook aan de aannemers zelf om telkens de geldende instructies strikt toe te passen, teneinde de veiligheid op alle werven absoluut te verhogen. En uiteraard is er ook een verantwoordelijkheid bij onze eigen administratie, het Agentschap Wegen en Verkeer, in die zin dat zij bij de opmaak van het bestek en de werfvoorbereiding de juiste keuzes moeten maken met het oog op de veiligste werfinrichting en signalisatie. En bij de werfopvolging moet daar uiteraard ook telkens nauwgezet op worden toegezien.

Het spijtige ongeval dat in Moorsele gebeurd is en waarvoor we zeker ons medeleven moeten betuigen aan de nabestaanden, is klaarblijkelijk gebeurd bij het opruimen van de signalisatie. Wat de specifieke oorzaak van het ongeval betreft, kan ik maar zien wat ik in de krant lees. Daarin ging het over het ontbreken van de botsabsorbeerder, maar het is niet aan mij om me over de verantwoordelijkheden uit te spreken.

Alleszins blijven wij volop inzetten op handhaving. De mobiele trajectcontrole wordt momenteel continu ingezet voor de beveiliging van de wegenwerken. Ik heb vorige week in deze commissie al gezegd, bij de aftrap van het wegenwerkenwerfseizoen dat we gelanceerd hebben, dat ter hoogte van Boorseme op de E314 op jaarbasis niet minder dan 47.000 mensen in één enkele rijrichting geflitst zijn. Zij hielden zich dus niet aan de geldende snelheden. Dat zijn hallucinante cijfers. En dat is eens te meer een signaal dat mensen zich gewoon niet aan de snelheidsregimes houden, terwijl het wel degelijk veiligheidslimieten zijn. Daarom voeren we die snelheidslimieten daar ook door.

Om een mobiele trajectcontrole in te zetten, moet er een voldoende lang traject zijn. Het moet gaan om minstens 500 meter. De werf moet ook een voldoende lange periode duren, want er is natuurlijk ook nog het plaatsen van die mobiele trajectcontrole, het ijken en dergelijke meer. Daar gaan ook altijd de nodige weken aan vooraf. Op dat moment ben je ook ter plaatse aan het werk, en we moeten natuurlijk niet nog meer onveilige situaties creëren, vandaar dat men die mobiele trajectcontrole maar inzet voor langere periodes, namelijk daar waar er gedurende twee tot drie maanden of langer gewerkt wordt. De signalisatie moet alleszins minstens twee maanden ongewijzigd blijven. Er moet ook een hoogtewerker en dergelijke ingezet worden voor de ijking van de camera's en zo, met de nodige hinder. Daarom doen we dat alleen bij de echt grotere werken.

Het inzetten van de semivaste snelheidscamera's kan veel sneller gebeuren. Dat is onder andere wat er ook in Boorseme stond. Ik hoop dat alle mensen die daar een verkeersboete gekregen hebben, de volgende keer nadenken en toch de snelheidslimieten respecteren. Ik denk dat dat opnieuw vooral de boodschap is, niet alleen bij wegenwerken, maar bij eender welke verplaatsing die men doet. De snelheidslimieten zijn veiligheidslimieten en dienen derhalve gerespecteerd te worden.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Dank u wel voor uw antwoorden, minister. We hebben hier wat grote werven in het vooruitzicht. Alleen in Limburg al zijn er zes grote werven gepland op autosnelwegen. Ik denk dat het in het kader daarvan toch wel belangrijk is om de problematiek hier nog eens aan te kaarten in de commissie.

U hebt het al aangegeven: we doen al veel. U laat signalisatie aanbrengen, er worden mobiele trajectcontroles georganiseerd, omleidingen ... Ik denk dat het principe 'meten is weten' toch wel cruciaal is. Ik denk dat we moeten weten waar er zich gevaarlijke situaties voordoen en dat kunnen we meten aan de hand van data. Dat gebeurt al, maar ik zou toch willen pleiten voor meer.

In dat kader zou ik willen vragen hoever het staat met het Mobilidata-project? Ik heb daar recent een schriftelijke vraag over ingediend. U gaf aan dat u in cocreatie met private partners innovatieve mobiliteitsoplossingen wilt realiseren en dat er verder gebouwd wordt aan digitale data-infrastructuur en een kwalitatieve en duurzame databank.

U gaf aan in de komende periode in gesprek te zullen gaan met serviceproviders, om hen te motiveren om zich aan te sluiten bij die data-infrastructuur. Ik denk dat het wel nuttig is om dat zo snel mogelijk in te voeren. Dat brengt mij tot de volgende bijkomende vraag, minister: hebt u al meer duidelijkheid over de precieze timing van de gesprekken tussen de mogelijke serviceproviders en uw administratie? Zijn er tot op heden al dergelijke gesprekken ingepland?

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, u gaf daarnet aan dat een mobiele trajectcontrole inzetten heel veel werk vraagt – het inzetten van een hoogtewerker en dergelijke – en dat die pas ingezet wordt als de werken langer duren dan twee à drie maanden. Het gaat hier bij elke werf toch telkens om de veiligheid van de mensen die werken en de autobestuurders. Wat ik me daarbij afvraag, is hoezeer die economische motieven hier opwegen tegen het veiligheidsaspect van de werf? Stel dat er een werf is met een heel groot veiligheidsrisico, maar die werf gaat maar één maand tijd in beslag nemen, klopt het dan dat die mobiele controle in dat geval niet ingezet zal worden?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, bedankt voor uw antwoord. Het is zo dat ongevallen vaak gebeuren door afleiding. Dat blijkt ook uit dat onderzoek van Vias: 37 procent van de Belgische bestuurders zit weleens een bericht te lezen achter het stuur, 27 procent zou er zélf versturen. Dat zijn toch wel serieuze cijfers. Het probleem ligt nog hoger bij vrachtwagenbestuurders.

Bij langere werken, minister, treedt er toch wel vaak een soort gewenning op. In het begin let men een beetje op, het is een nieuwe situatie. Nadien treedt er een soort nonchalance op wanneer men daar regelmatig passeert, een gewenning, en gaat die snelheid vaak opnieuw omhoog. U haalde daar het hallucinante cijfer aan van 47.000 geflitsten op één dag. Dat geeft volgens mij toch wel een beetje aan dat mensen niet echt onder de indruk zijn van die trajectcontroles, verkeersborden en dergelijke meer. De vraag is natuurlijk ook: werken die altijd, die trajectcontroles? Wanneer mensen regelmatig zouden worden geflitst, denk ik wel dat ze erop zouden letten. Ik heb zo'n beetje de indruk dat dat toch niet het geval is en dat er toch nog heel veel door de mazen van het net glippen. Als men niet kan zorgen dat mensen uit zichzelf gaan vertragen, moet men misschien zorgen dat mensen wel moeten vertragen, dat het niet anders kan.

Het is maar een denkpiste, maar kan het bijvoorbeeld een oplossing zijn dat men een soort tijdelijke verkeersdrempel aanlegt op regelmatige afstanden, zelfs op die

versmalde rijstroken? Zo moet men wel snelheid inhouden. Men vindt dit regelmatig terug in bebouwde kommen. Is daarover nagedacht, over die piste om bijvoorbeeld ook aan drukke werven dergelijke tijdelijke verkeersdrempels aan te leggen?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb een paar losse bedenkingen, want het sluit eigenlijk aan bij iets wat iedere week terugkomt: verkeersveiligheid. Ondertussen is er denk ik toch ook heel erg het besef dat de Vlaming achter het stuur een cowboy is. Uiteraard geldt dat niet voor 100 procent van de Vlamingen, maar we hebben daar toch ergens een systeemfout in onze manier van bestaan, zeker achter het stuur. En dat gebeurt inderdaad te vaak.

De mens is een wolf voor zijn medemens, en dat geldt vooral in het verkeer, heb ik soms de indruk. Toch heb ik de indruk dat, daar waar er trajectcontroles aangekondigd zijn en effectief in werking zijn, er inderdaad trager wordt gereden. Ik geef een paar voorbeelden, en u kent die plaatsen ook, minister. Tussen Lummen en Halen wordt merkkelijk trager gereden. En als daar iemand tegen volle snelheid langs links voorbijsteekt begint iedereen te knipperen met de lichten, om aan te geven dat men in de fout gaat. Ik vind ook dat je het heel goed merkt als je Brussel binnenrijdt vanop de E40 via de tunnel 'Midden', waar je dan terechtkomt in het Europees kwartier. Daar staan overal borden van 90, 70 en 50. Ik heb de indruk dat men daarmee rekening houdt, en dat dat twee jaar geleden niet zo was. Maar er wordt ook op gehandhaafd. Het zal dus vooral een kwestie zijn van systematisch te handhaven, en dat ook aan te kondigen. Het alleen maar pro forma doen, dat lijkt mij inderdaad verloren moeite. Maar hier moet je dat doen om de meest kwetsbaren te beschermen.

Wat is er nog triestiger dan iemand die 's nachts aan wegen werkt, om het anderen overdag gemakkelijker te maken? Die riskeert daar toch eigenlijk veel voor, en wordt daar ook niet overdreven voor betaald. Dat we dan nog de discipline niet kunnen opbrengen om zulke mensen te ontsien en te zorgen dat ze die werken veilig kunnen uitvoeren ...

We moeten inzetten op handhaving, met daarbij wel de vaststelling dat trajectcontroles wel tot lagere snelheden leiden, in tegenstelling tot wat de heer Verheyden opmerkte.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Wat de trajectcontroles betreft, doe ik wel een oproep naar de minister. We moeten opletten dat we onze geloofwaardigheid niet verliezen. In Brugge zijn er drie trajectcontroles, en werkt er geen van de drie. Ik geef het maar mee. Ik vraag mij af hoe het met de rest is, maar ik ben zeker voor trajectcontroles als ze werken. Snelheid is de grote killer in het verkeer. Maar we mogen de geloofwaardigheid niet verliezen door met grote plannen te komen en er heel veel te zetten, terwijl er bijvoorbeeld in Brugge geen enkele werkt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Rond de trajectcontroles moet ik de heer Keulen bijtreden. We zien toch wel dat er wel degelijk een verandering is aan het verplaatsingsgedrag van mensen op onze snelwegen en op vele gewestwegen. Heel veel mensen houden zich aan de snelheidslimieten. Maar er zijn ook een aantal cowboys. Het zijn juist die mensen die je ook tot een gedragsverandering wilt aanzetten. Ik blijf erbij dat het aantal snelheidsovertredingen en het aantal verkeersongevallen dalen daar waar er trajectcontrole wordt uitgevoerd. In die zin geloof ik wel in die controles.

Ik weet niet vanbuiten welke controles er allemaal werken en welke niet. Wij zorgen vanuit Vlaanderen vooral voor de hardware. Wij zorgen dat de trajectcontrole

er is en dat de palen en de camera's er staan. Die moeten vervolgens geijkt worden en gekoppeld aan het ANPR Management System (Automatic Number Plate Recognition). Daar is de federale overheid op dit moment voor verantwoordelijk.

Mijn mededeling naar eenieder is dan altijd dat ze potentieel allemaal werken. Als er natuurlijk ergens opzettelijk een camera beschadigd wordt, dan is het ook zaak om die zo snel mogelijk te herstellen.

Dan wat betreft het verhaal van de Brugse trajectcontroles, dat komt dan volgende week waarschijnlijk aan bod want daar ken ik nu natuurlijk het pasklare antwoord niet op.

Dan wat betreft de verkeersdrempels, mijnheer Verheyden, wil ik alleszins meegeven dat onze mensen wel degelijk nadenken vooraleer zij een werf herinrichten. En we hebben een tijd geleden ook nog samengezeten met heel de wegenbouwsector om te kijken hoe we de werfzone eigenlijk kunnen optimaliseren voor die werknemers zelf. Hoe kunnen we daar nog meer inzetten op veiligheid?

Het hangt natuurlijk af van werf tot werf, maar op heel veel plaatsen wordt er ook werk gemaakt van ribbelstroken, zodat degene die erover rijdt effectief voelt dat er iets is om zodoende de oplettendheid toch aan te wakkeren. Ik denk dat dat ook beter werkt dan gewoon een drempel waar eens je eroverheen bent, je gewoon weer verder kunt. We zitten natuurlijk ook met een heel druk wegennetwerk, maar die ribbelstroken en die versmalde rijstroken, dat werkt alleszins zeker wel. Dus daar wordt zeker ook echt op ingezet.

Dan wat betreft die mobiele flitscamera's: zoals ik daarstraks al zei gaan die sowieso veel vlotter ingezet worden. Die kunnen ook ingezet worden voor werken van kortere termijn, en onder andere in Boorseme staat die mobiele flitscamera – daar staat geen trajectcontrole, daar staat een mobiele flitscamera – en die alleen al heeft 47.000 mensen geflitst, zal ik dan maar zeggen.

Ten slotte, mevrouw Moors, vraagt u naar mobiele data. Zeker heel fijn dat u ook deze vraag stelt. Ik was afgelopen dinsdag op de roadshow van AWW waarbij we onder andere een toelichting hebben gekregen rond het hele verhaal van mobiele data. Daar waren ook heel veel lokale besturen bij uitgenodigd, dus misschien waren de respectievelijke gemeentediensten daar aanwezig.

Maar alleszins vindt u op de website op dit ogenblik de volledige planningsuitrol van die mobiele data, waarmee we eigenlijk nog meer het verkeersveiligheidsbeleid willen gaan sturen. En daarvoor kijken wij in eerste instantie naar de loop van de maanden april en mei, dan zullen we nog meer optimalisaties doen rond de verkeerslichtenregeling, de prioriteiten bij de hulpdiensten, bij openbaar vervoer en bij vrachtwagens. Later in het jaar zal men ook toepassingen willen doorvoeren bij de actieve weggebruikers.

Met welke providers ze nu heel concreet hebben samengewerkt, die details heb ik hier niet bij mij. Maar ik denk dat het zeker wel interessant is om de mensen van mobiele data zelf hun toepassingen uiteen te laten zetten, want het is alleszins mooi welke data zij aan de hand van cardata, gsm's, Google kunnen distilleren om zodoende eigenlijk het verkeersveiligheidsbeleid mee te sturen.

Dus, kortom, we blijven tal van maatregelen nemen en aan sensibilisering en handhaving doen. Al het mogelijke om zodoende toch maar weer opnieuw een kentering te kunnen krijgen in die verkeersveiligheidscijfers, niet alleen in zijn algemeenheid maar ook voor onze wegenwerkers. Dank u.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Dank u wel, minister, voor uw bijkomende antwoorden.

Nu, het grootste probleem – dat hebben we hier gehoord – blijkt toch nog altijd die mentaliteit van de bestuurders te zijn. Men durft wel eens te vergeten dat er tussen de machines en verkeersborden ook wegenwerkers lopen die gevaarlijk werk verrichten en met die overdreven snelheid wordt het al gauw levensgevaarlijk werk.

Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn en ik denk dat het inderdaad een uitdaging is om inzicht te krijgen in de activiteit van onze bestuurders, en ik denk dat dat inderdaad kan aan de hand van de datawerving. Dan kunnen we zo accuraat mogelijk maatregelen nemen om die mentaliteit bij te sturen en in dit geval de veiligheid van onze wegenwerkers te garanderen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik heb geen verdere vragen. Dank u wel voor de uitgebreide uiteenzetting.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, ik had een beetje de indruk dat de discussie een beetje uitdeinde naar een discussie over trajectcontroles in het algemeen, terwijl het hier eigenlijk specifiek over trajectcontroles en veiligheidsmaatregelen in de buurt van werven ging.

En laat ons duidelijk zijn: ik ben geen absolute voorstander van trajectcontroles wanneer die kriskras overal neergeplant worden. Wanneer daar inderdaad een effectieve reden voor is, zoals bijvoorbeeld het feit dat daar op een bepaald traject veel ongevallen gebeuren of zware risico's zijn, dan hebben we daar geen probleem mee. In dit geval zijn er veiligheidsrisico's aan die werven verbonden, dus ben ik van mening dat we daar inderdaad zoveel mogelijk op die trajectcontroles moeten inzetten.

Minister, u hebt daar gesproken over die verkeersribbels. Ik zou toch wel de raad willen meegeven om daar maximaal op in te zetten, ook bij kleinere werven. Want inderdaad, dat maakt bestuurders attent dat men de snelheid moet verminderen en de meesten zullen hun snelheid dan ook wel aanpassen. Dus op veel werven mis ik toch wel dat men dat gebruikt. Ik zou zeggen: zet daar meer op in en dan denk ik dat er wel betere resultaten zullen zijn. Maar helaas vrees ik dat het een discussie is die hier nog wel zal terugkomen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de oproep van de Gentse gemeenteraad om een moratorium af te kondigen op het schrappen van bushaltes

– 1728 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het pleidooi van verschillende centrumsteden om het schrappen van de dienstverlening bij De Lijn een halt toe te roepen

– 1772 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van basisbereikbaarheid

– 1798 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hervorming van het openbaar vervoer

– 1802 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de drastische hervormingen bij De Lijn en de uitrol van fase 1 in het kader van basisbereikbaarheid

– 1856 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Ik heb twee vragen over basisbereikbaarheid. De eerste gaat over Gent – als Antwerpenaar, dat moet je durven.

Er is de laatste tijd veel te doen over het openbaar vervoer in Gent. De Lijn is daar volop bezig met het hertekenen van haar busnet en aanbod. We hebben fase 0 gehad van de uitrol van basisbereikbaarheid en nu is er veel commotie rond fase 1: er worden haltes geschrapt, het aantal bussen wordt op bepaalde plaatsen verminderd om ze op andere plaatsen te verhogen. Dat is het gekende recept van basisbereikbaarheid: je knipt op de ene plaats iets weg om elders iets extra's te kunnen doen, gezien het principe van budgetneutraliteit.

Heel wat mensen die in wijken wonen waar de lijnen zogenaamd hertekend worden, zijn daar uiteraard niet zo heel erg blij mee. Ik heb het voorbeeld gehoord van een 84-jarige man in Drongen die geen auto heeft, niet durft te fietsen en die nu een stuk verder moet om aan de bushalte te raken. Er was ook een moeder van twee dochters die nu langs een drukke weg naar de volgende bushalte moeten wandelen, omdat de dichtstbijzijnde halte geschrapt is. Dat zijn allemaal mensen die de betrouwbaarheid en efficiëntie van het openbaar vervoer achteruit zien gaan.

Het hoeft niet te verbazen dat Gentse wijkcomités, milieuorganisaties en reizigers zich verenigd hebben in een actiegroep, de Gentse Busbeweging, met als heel duidelijke eis het behoud van haltes, investeringen in openbaar vervoer en – niet onbelangrijk – meer overleg tussen De Lijn en haar gebruikers. Ondanks alle mooie woorden over bottom-upbenaderingen, blijft dat immers dode letter.

De actiegroep heeft een petitie overhandigd aan het Gentse stadsbestuur met niet minder dan 1700 handtekeningen en de gemeenteraad heeft onder druk van die actiegroep een motie goedgekeurd, minister, gericht aan De Lijn en aan u. Die

motie is een opmerkelijk document. Daarin wordt betere communicatie gevraagd met de reizigers, maar ook een moratorium op het schrappen van bushaltes.

Bovendien spreekt de motie haar steun uit voor een brief van de vervoerregioraad van Vervoerregio Gent, een brief die eerder aan u gestuurd is. Wat vraagt de vervoerregioraad in die brief? Meer exploitatiemiddelen om structurele problemen met het openbaar vervoer op te lossen. Ik citeer uit de brief: "Budgetneutraliteit is in principe niet meer houdbaar om ook in de toekomst deze structurele problemen op te lossen. Als we het openbaar vervoer aantrekkelijk willen maken/houden dan zijn meer middelen nodig."

Die motie is tijdens de gemeenteraad goedgekeurd – en nu wordt het pas echt interessant – door alle partijen van de meerderheid van de Vlaamse Regering: de N-VA vanuit de Gentse oppositie, Open Vld en cd&v vanuit de Gentse meerderheid. Ook de PVDA en Vooruit hebben die motie goedgekeurd. De enige partij waarvoor het geen enkel probleem is dat er haltes geschrapt worden, is het Vlaams Belang, dat zich onthouden heeft. Dat is toch interessant, minister: dezelfde partijen die hier goedkeuren dat er budgetneutraliteit moet zijn en dat er haltes geschrapt worden, vragen vanuit Gent het opheffen van de budgetneutraliteit en een moratorium op het schrappen van haltes.

Ondertussen heeft De Lijn al laten weten dat fase 1 niet voor 1 juni zal zijn, maar voor 1 januari 2024. We merken dus dat er al een en ander begint te schuiven onder die druk, en daar heb ik toch wel een aantal vragen over.

Hoe reageert u op de brief van Vervoerregio Gent en op de motie?

Hoe beoordeelt u de vraag voor extra middelen, die ook vanuit uw eigen partij komt?

Gaat u akkoord met de vraag van stad Gent om een moratorium in te stellen op het schrappen van bushaltes?

Niet te vergeten trouwens: verschillende gemeenteraadsleden die die motie mee hebben goedgekeurd in de Gentse gemeenteraad, zijn ook Vlaams Parlementslid. Voor we beginnen te zeggen dat het verschillende mensen zijn: het gaat om exact dezelfde mensen die hier ook in het parlement op het knopje duwen.

Mijn tweede vraag gaat meer in het algemeen over basisbereikbaarheid, meer bepaald de aankondiging in de pers rond de uitvoering van het plan Basisbereikbaarheid, waarover we hier ook een uitgebreide gedachtewisseling hebben gehad, met alle mogelijke fases, plannetjes en grafiekjes. Er is al veel over gedebatteerd, maar voor reizigers die dagelijks gebruikmaken van het openbaar vervoer is vandaag nog altijd volstrekt onduidelijk hoe dat plan hun mobiliteit zal beïnvloeden. Zal hun halte nog bestaan of niet, zal hun verbinding wijzigen of niet?

In juli wordt de eerste grote fase ingezet. Fase 0 ging om kleine aanpassingen, in juli begint fase 1. Ik heb begrepen dat pas in mei zal worden gecommuniceerd wat er dan eigenlijk gaat gebeuren. Dat lijkt me relatief laat, zo twee maanden op voorhand. We zien trouwens, op plaatsen waar er kleine aanpassingen gebeuren in het kader van fase 0 – Gent, Oostende, Brasschaat en zo verder – dat er veel boze reacties zijn en dat burgers protesteren, dat er zich actiegroepen vormen enzovoort. Vervoerregioraden sturen brieven met de vraag naar extra middelen omdat ze anders structurele problemen niet zouden kunnen oplossen, lokale besturen zijn slechtgezind, ... Het hele plaatje oogt niet zo geweldig fraai.

Als we willen dat mensen overstappen van de auto naar de bus, minister, dan moet die dienstverlening erop vooruitgaan, moet de betrouwbaarheid omhoog, moet het aanbod verruimd worden en moeten de toegankelijkheid, de netheid, het comfort

en de betaalbaarheid gegarandeerd worden. Dat vergt allemaal hogere budgetten, maar die krijgen we met basisbereikbaarheid niet te zien.

Wat vindt u van de timing van die communicatie voor zo'n grote wijziging in het aanbod? We spreken over de grootste aanpassing van het bus- en tramnet in lange tijd. Waarom wordt er zo lang gewacht met communiceren? Hoe zal de communicatie naar de reizigers verlopen?

Kunt u een globale evolutie geven van het aantal afgeschafte en verplaatste haltes, alsook een evolutie voor het aantal gereden kilometers per fase van de hele hervorming? Dat hoeft niet per provincie, maar in grootteordes.

Verschillende lokale besturen hebben aangegeven dat budgetneutraliteit geen houdbare doelstelling is en vragen meer middelen. Gaat u in op die vraag?

In het verleden zijn er bij de uitrol van basisbereikbaarheid verschillende problemen geweest met de gunningen voor het vervoer op maat. Allee, problemen, er waren gewoon geen gunningen, want niemand wilde dat doen. U hebt tijdens vorige debatten geregeld gezegd dat er geen basisbereikbaarheid is zonder vervoer op maat, omdat de onderste laag van het net anders niet kan worden aangepast. Mijn vraag is dus: hoe is het daar nu mee gesteld? Zal dat tegen fase 1 in orde zijn?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik heb twee soortgelijke vragen. De aanleiding is dezelfde als bij collega D'Haese.

Mijn eerste vraag is naar aanleiding van de motie van de Gentse gemeenteraad, met een officiële oproep naar De Lijn om voorlopig te stoppen met het schrappen van bushaltes in Gent. Die motie verraadt een grote bezorgdheid over de staat van het bus- en tramnet in Gent, zowel bij de Gentse gemeenteraad als bij verschillende actiegroepen, die hun bezorgdheden uiten rond het afschaffen van bushaltes.

In de motie worden ook de te beperkte Vlaamse middelen voor De Lijn aangehaald om een goede en kwalitatieve exploitatie van het openbaar vervoer te kunnen realiseren, alsook de gebrekkige en onduidelijke communicatie van De Lijn, zowel naar de betrokken gemeentebesturen toe als naar de gebruikers van het openbaar vervoer.

Ook onder andere in Antwerpen horen we gelijkaardige signalen. Zo liet de Antwerpse schepen voor Mobiliteit zich kritisch uit over het verdwijnen van tramlijnen in de stad en de communicatie van De Lijn naar gebruikers toe. Volgens hem laat De Lijn steken vallen, wat de realisatie van de modal shift in Antwerpen in gevaar brengt.

We zouden dus kunnen zeggen, minister, dat er vanuit de centrumsteden, ook vanuit uw partijgenoten, een soort van motie van wantrouwen wordt goedgekeurd tegenover basisbereikbaarheid en de werking van De Lijn. Men trekt duidelijk aan de alarmbel.

Erkent u de problemen die de centrumsteden ervaren wat betreft de afbouw van dienstverlening en de gebrekkige communicatie?

Welke concrete maatregelen gaat u nemen om het vertrouwen van de lokale besturen en de centrumsteden in het bijzonder in De Lijn te herstellen? Gaat u hiervoor rond de tafel zitten met De Lijn?

Ik stel ineens ook mijn tweede vraag, over de uitrol van basisbereikbaarheid. Fase 1 van de uitrol van basisbereikbaarheid zou in februari 2023 in alle vervoerregio's goedgekeurd moeten zijn. Op 1 juli zou de uitrol starten om daarna, in januari

2024, over te gaan tot fase 2. Onlangs raakten in de pers details bekend over de invoering van het systeem van basisbereikbaarheid. 40 procent van de routes zou veranderen, 25.000 bus- en tramhaltes zullen worden aangepast, tientallen buslijnen krijgen een nieuwe naam en twee derde van het netwerk van De Lijn gaat veranderen. 89 procent van die aanpassingen zou tegen 1 juli afgerond zijn.

Uit de artikels blijkt ook dat de impact van de hervorming ook veel groter zou zijn in de ene regio dan in de andere. In Antwerpen, de Kempen en de Vlaamse Ardennen blijft voorlopig veel behouden, terwijl in Brugge, Oostende en de Westhoek heel veel gaat veranderen.

Voor de drastische hervorming van De Lijn zijn geen extra centen voorzien. Dat werd door Vooruit al eerder aangehaald als heikel punt.

Vanuit het veld ontvangen wij daarnaast signalen over ernstige uitdagingen, onder andere bij het boeken van vervoer op maat, belbussen, via de Hoppincentrale. Het tijdsvenster van dertig minuten waarin je het exacte tijdstip van de rit te weten komt, is problematisch. In de praktijk verloopt dat allemaal blijkbaar niet zo vlot. Je kunt op de app volgen wanneer de bus zou aankomen, maar veel belbusklanten hebben geen smartphone of kunnen niet met een app werken, waardoor ze de facto dertig minuten op voorhand aan de halte gaan staan. Je kunt daarbij de vraag stellen hoe de service voor hen op die manier verbetert. We moeten vooral vermijden dat het gebruik van die app tot nog meer vervoersarmoede leidt. Veel gebruikers van belbussen zijn minder sterke gebruikers van digitale communicatiemiddelen. We krijgen bovendien signalen dat de operatoren van de Hoppincentrale weinig kennis hebben van het netwerk van De Lijn, wat tot misverstanden kan leiden.

Is fase 1 van de uitrol van basisbereikbaarheid ondertussen overal goedgekeurd? Hoeveel procent van het totale openbaarvervoerplan zal binnen de vervoerregio's gerealiseerd zijn na deze eerste fase, in het algemeen en, als het kan, per vervoerregio?

Voor het eerst hebben we cijfers van het aantal aangepaste of aan te passen haltes, routes en buslijnen. Minister, bent u nog steeds van oordeel dat door het schrappen van bepaalde haltes en buslijnen de vervoersarmoede niet zal toenemen? Kunt u dat garanderen?

Alles moet budgetneutraal gebeuren. Acht u dit nog altijd haalbaar?

De werking van de Hoppincentrale blijkt in de realiteit toch wat moeilijkheden met zich mee te brengen. Is er ondertussen al een evaluatie gebeurd? Zo ja, wat zijn de bevindingen? Zo neen, wanneer is die ergens gepland? Hoe kunnen we voorkomen dat gebruikers die niet digitaal geletterd zijn, niet meer kunnen deelnemen aan het openbaar vervoer?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Collega's, ik hoop dat ik vanuit het verre Izegem hoorbaar ben voor iedereen.

Minister, mijn vraag gaat ook over de basisbereikbaarheid, maar dan specifiek over het aspect van het sociaal overleg. Het is zo dat u op een persmoment bij De Lijn in Mechelen op maandag 6 maart samen met de directeur-generaal van De Lijn, mevrouw Schoubs, het traject richting basisbereikbaarheid, richting een volledige uitvoering op 1 januari 2025 voorstelde. Mevrouw Schoubs noemde het traject een sportief traject om alles tijdig rond te krijgen, ik vond dat wel mooi gezegd. Onder meer, en nu wordt het belangrijk, omdat er binnen De Lijn nog sociaal overleg moet plaatsvinden, omdat er ook voor de chauffeurs en andere medewerkers van De Lijn toch nogal wat verandert.

Dat deed bij mij toch een aantal vragen oproepen. Ten eerste vraag ik mij af wat de stand van zaken vandaag is bij dat sociaal overleg. Kunt u dat nader toelichten?

Ten tweede: stel dat dat sociaal overleg niet goed loopt, dat dat spaak loopt. Heeft dat dan een impact op de timing van de uitrol van basisbereikbaarheid? Zo ja, welke en hoe moeten we daar in de toekomst mee omgaan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ook op mijn beurt een dankuwel voor de vele vragen. De ene was al wat negatiever getint dan de andere, maar dat hadden we ook niet anders verwacht. Ik zal alleszins gebundeld antwoorden, ik denk dat u dat wel zult begrijpen aangezien er zoveel vragen zijn.

Alleszins kan ik meegeven dat De Lijn in nauw overleg met de vervoerregioraden bezig is aan de voorbereiding van de uitrol van fase 1. U weet dat wij in augustus van vorig jaar hebben gezegd dat we geen big bang willen. We willen die 3,1 miljoen reizigers die van De Lijn gebruikmaken niet plots confronteren met een heel grote wijziging die van vandaag op morgen moet ingaan. We willen dat ook niet de buschauffeurs en medewerkers van De Lijn zelf aandoen. We hebben gekozen voor een gefaseerde uitrol, waarbij we met die gefaseerde uitrol telkens heel gericht in communicatie gaan met de vervoerregioraden en vervolgens ook met de lokale besturen, om te kijken waar er wijzigingen zijn.

Kortom, dat hele verhaal van die uitrol is een verhaal van samenwerking en van inspraak. Er lagen niet minder dan 106 maatregelen op tafel, en 103 daarvan zullen ook in fase 1 uitgevoerd worden. Al die maatregelen die op tafel lagen, worden ook afgetoetst aan de principes van basisbereikbaarheid. Dat is een principe waar we met z'n allen voor gekozen hebben aan het einde van de vorige legislatuur. Dat is een principe dat een antwoord moet bieden op de malaise die er vandaag de dag nog altijd is. Vandaag klagen er veel mensen over het aanbod van De Lijn. Zeker in perifere gebieden zien we vandaag elk uur nog veel lege bussen passeren. Vandaag zien we veel haltes waar nooit ofte nooit iemand staat te wachten om een bus te nemen. We willen af van dat verhaal van de vorige eeuw, en we kiezen voor die nieuwe vraaggestuurde visie waarbij we volop inzetten op basisbereikbaarheid. Daar waar de vraag groot is, willen we sowieso het aanbod versterken en verruimen. Waar de vraag klein is, willen we volop gebruikmaken van maatwerk. Dat is sowieso het principe.

Op alle drukke verkeersassen gaan we toekomstgericht zorgen voor meer openbaar vervoer dat vlotter en efficiënter gaat werken. We focussen ook heel erg op een sterke verbinding, en zorgen er zodoende ook voor dat het allemaal vlotter kan verlopen.

Het derde principe is sowieso die gelaagdheid van dat netwerk, met het kernnet en het aanvullend net, dat goedgekeurd is in de vervoerregioraden en in de respectievelijke lokale besturen. Dat koppelen we aan de grote structuren van het treinnet, waar onze federale collega's voor bevoegd zijn. Daar waar er geen aanbod is, maken we opnieuw via het vervoer op maat werk van maatwerk.

Een vierde principe dat we ook altijd blijven hanteren, is ervoor zorgen dat we komen tot een duidelijk en herkenbaar net waar je gemakkelijk op basis van het lijnnummer weet waar en hoe de lijn rijdt. Ik denk dat veel mensen de situatie van vandaag wel kennen, dat je bepaalde busnummers hebt die plots zo wel rijden, en het andere moment zo niet rijden. Kortom, we gaan verbetering brengen in die chaotische regeling.

Met betrekking tot de vragen die gesteld zijn over waar we vandaag staan, kan ik het volgende antwoorden.

De plannen voor fase 1 zijn sinds begin maart afgeklopt. Die zijn in januari, februari toegelicht aan de vervoerregioraden. De vervoerregioraden hebben kunnen zeggen of ze er al dan niet mee verder willen. Vervolgens gaat De Lijn met elk lokaal bestuur in gesprek om aan te tonen waar de verandering zit. Dat kan een mix van grote en kleine maatregelen zijn, afhankelijk van de plannen die De Lijn heeft afgeklopt bij de vervoerregio's. Die gaan ze dan vervolgens invoeren in de plannings- en dienstregelingstool, de halteplannen en de werkroosters voor de chauffeurs.

De ambitie is om de fase 1 in juli 2023 effectief te laten starten. Dan hebben we iets meer dan 50 procent van de openbaarvervoerplannen die goedgekeurd zijn in 2020 door de vervoerregioraden, en hebben we ruim 50 procent van die openbaarvervoerplannen doorgevoerd. De ambitie is om onmiddellijk verder te werken en om effectief tegen januari 2024 89 procent te hebben ingevoerd.

Voor fase 1 is er groen licht van alle vervoerregio's. Dat betekent dat half 2023 ruim 50 procent van het netwerk gerealiseerd is. Dat wordt ook niet gewijzigd door een beslissing van de gemeenteraad van Gent. Ik zal daar straks op terugkomen. De stad Gent heeft wel laten weten dat zij die wijzigingen in fase 1 op dit moment nog niet wil. Ze wil de fase 1 verschuiven naar fase 2. Daar kom ik straks op terug, maar ik kan alvast zeggen dat de stad Gent de openbaarvervoerplannen voor 2020 heeft goedgekeurd. Ze heeft in de vervoerregioraad de halteplannen goedgekeurd, en men heeft dus kennis van deze plannen. Dat geldt ook voor de respectievelijke raadsleden, want dat is telkens toegelicht op de gemeenteraden.

Voor de fasering in het algemeen hebben op dit ogenblik tien van de vijftien vervoerregio's ingestemd met de fasering, lopen er nog gesprekken of wordt het fase per fase bekeken. In de vervoerregio Antwerpen wordt fase per fase bekeken, dus wat doet men in fase 1, 2, 3 en eventueel een vierde fase. In de vervoerregio van de Vlaamse Rand is er nog geen akkoord voor de volgende fases aangezien zij voorbehoud maken voor het vervoer op maat (VoM). Voor de vervoerregio Leuven wordt het fase per fase bekeken, en voor de vervoerregio Mechelen lopen de gesprekken nog. Bij die andere is het dus inmiddels afgeklopt en kan men dus per 1 juli die eerste fase doorvoeren.

Het sociaal overleg waar de heer Maertens naar verwijst, wordt nu opgestart of is reeds opgestart. Het gaat specifiek over de roosters en dienstregelingen. Het is uiteraard logisch dat alle werknemers bij De Lijn moeten weten waar zij vanaf 1 juli moeten gaan rijden, vandaar dat het ook voorwerp uitmaakt van het sociaal overleg. Bedoeling is om dat sociaal overleg afgeklopt te hebben eind april, begin mei. Ik heb er alle vertrouwen in dat het managementcomité en de vakorganisaties samen tot een goede operationele uitrol komen van het verhaal van basisbereikbaarheid. Er is een duidelijke wil om te zorgen voor een verbetering in heel dat openbaar vervoer, een verbetering ten behoeve van de reiziger, de reiziger die altijd centraal staat.

Wat betreft de vragen over het vervoer op maat en de bestekken rond het flex- en semi-flexverhaal, daar is De Lijn volop mee bezig. De gunning van de flex- en semi-flexritten is voorzien voor de zomer van 2023, zodat de geselecteerde uitvoerders zich correct kunnen voorbereiden op de uitvoering. De Lijn zal die dan verder uitrollen. Zolang er geen vervoer op maat of flex- en flexplusritten zijn toebedeeld, blijft het aanbod van de huidige belbuscentrale gelden. We willen geen vervoersarmoede, we willen niemand iets afnemen.

Je mag niet onderschatten wat de workload op het terrein betekent. De Lijn heeft ruim 3,1 miljoen klanten, waarvan circa 1 miljoen abonnees. Er zijn ruim 25.000 haltes aan te passen en ruim 40 procent van de reismwegen wordt aangepast. Er moeten nieuwe dienstregelingen komen met aangepaste frequenties en amplitudes. Heel wat lijnen krijgen een hernummering om het eenvoudiger en duidelijker te maken voor de reiziger.

Voor sommige lijnen moeten we alles gelijktijdig doen, we moeten de plannen en de goedkeuring van de lokale besturen hebben en communiceren aan de reizigers. We gaan alleszins zorgen voor een heel uitgebreid communicatieplan. Ook daar is De Lijn achter de schermen al volop mee bezig.

Men zal aan de haltes naast de standaardcommunicatie – dienstregeling, haltebord – ook een extra informatieaffiche ophangen met alle info over de wijzigingen en doorverwijzing naar de website van De Lijn. Er komt een uitgebreide digitale communicatie: reisbegeleiding via de website; daar vindt u de routeplanner, halte- en lijnpagina's; reizigers met een account worden op maat geïnformeerd via mail en in app-melding; ook op sociale media komt er een uitgebreide digitale campagne.

Daarnaast wordt er een fysieke folder gemaakt die men kan verkrijgen of die in de bus valt. Die worden verdeeld via de eigen kanalen van steden en gemeenten en stakeholders. Ook mensen die niet actief zijn in het digitale wereldje zullen mee betrokken worden bij de communicatie. Voor de grotere aanbodswijzigingen zal ook een grote mediacampagne opgezet worden. Dat doet De Lijn samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. De communicatie krijgt dus alle mogelijke aandacht.

Inzake uw opmerkingen over de budgetneutraliteit – sommige vragen gaan over de vervoerregio Gent – hebben we in 2019 het decreet Basisbereikbaarheid goedgekeurd. Men ging toen uit van een reizigerswinst van 7,2 procent met dezelfde budgetten. Men heeft voor het kernnet en het aanvullende net de budgetneutraliteit vooropgesteld. Bovendien koos de Vlaamse Regering ervoor om het budget voor vervoer op maat te doen stijgen: van 31 miljoen euro naar 65 miljoen euro in 2024. Er zijn tegelijk bijkomende budgetten ter beschikking gesteld, dat wordt wel eens vergeten. Naar de uitvoering van de Hoppinpunten – met de nodige communicatie – gaat ruim 30 miljoen euro. Dat is een onderdeel van de basisbereikbaarheid. We zorgen voor ViaVan, de Mobiliteitscentrale, voor extra budget binnen de budgetten van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Daarnaast is er jaarlijks bij het Agentschap Wegen en Verkeer een bedrag van 32 miljoen euro dat zal worden ingezet op een vlottere doorstroming. Dat is heel belangrijk. Ten slotte is in het kader van het afsluiten van het openbardienstcontract – dat is bij de toelichting van het beleid en de begroting aan bod gekomen – nog een extra bedrag van 5,2 miljoen euro voorzien voor de recurrente meerkosten van basisbereikbaarheid.

Nu, de wereld ziet er vandaag, in 2023, met alle mogelijke prijsstijgingen, inflatie en dergelijke meer, natuurlijk anders uit dan in 2019, en zeker anders dan in de jaren daarvoor, toen al deze plannen zijn opgemaakt. We gaan nu starten met datgene wat voorhanden is. Heel veel mensen hebben in het verleden al een paar keer ballonnetjes opgelaten om het over de verkiezingen te tillen. Neen, bijna iedereen, van links tot rechts, zegt dat de huidige werking geen goede werking is en dat er verbetering moet komen. We willen dus zo snel mogelijk verandering brengen in die huidige werking, niet via een big bang, maar via een gefaseerde uitrol. Daar maken we nu samen met alle mogelijke partners, alle lokale besturen en iedereen die er interesse in heeft, werk van.

Dan kom ik bij de situatie in Gent. Ik ben daarstraks nog eens naar de website van de vervoerregio Gent gegaan. De voorzitter van de vervoerregio Gent is ook de huidige mobiliteitsschepen van Gent. Die heeft zich toen akkoord verklaard met het kernnet en het aanvullend net en heeft zich dus ook akkoord verklaard met het feit dat bepaalde lijnen zouden worden rechtgetrokken. Als men een lijn heeft die vaak een vlotte doorstroming verhindert en er vaak voor zorgt dat het niet snel en goed verloopt, dan worden die lijnen rechtgetrokken. Daar heeft men al in december 2020 instemming aan verleend, aan het kernnet en het aanvullend net.

Ik lees dan wel in de motie dat de Vlaamse Regering dat heeft goedgekeurd. Ja, de Vlaamse Regering heeft ook het kernnet goedgekeurd. Maar al die plannen – en dat

is overigens de reden van ons eerste uitstel van de uitrol van basisbereikbaarheid – zijn voorafgaandelijk volledig en grondig doorgelicht, zijn het voorwerp geweest van adviezen, besprekingen en noem maar op. Ze zijn ook het onderwerp geweest van de vervoerregioraden. En de vervoerregioraden beslisten zelf welke stakeholders ze er allemaal bij wilden betrekken. Laat me dat toch even heel duidelijk stellen.

Sommige mensen hier in de commissie menen dat ik 3,1 miljoen mensen moet bevragen. Ik denk dat jullie begrijpen dat dat absoluut niet kan. Ik denk nog altijd dat onze gemeenteraadsleden en de lokale besturen in de vervoerregioraden met de stem van hun inwoners spreken. Zij hebben die plannen toen dus ook goedgekeurd. Dat wil ik toch heel duidelijk stellen. De openbaarvervoerplannen zijn goedgekeurd en ook de halteplannen zijn goedgekeurd in de vervoerregioraden. Dus ook daar had men kennis van. Die zijn daar ook afgeklopt.

Dan is er de bezorgdheid over blinde vlekken. Ik denk dat iedereen in deze commissie, maar ook iedereen in de vervoerregioraden en iedereen in de lokale besturen daar altijd waakzaam over geweest is. Niemand wil blinde vlekken. We willen een beter systeem, vandaar die gelaagdheid en vandaar ook dat we zullen zorgen voor maatwerk.

We blijven dus inzetten op de plannen die zijn uitgerold. Ik vind het geen goed idee om in de laatste fase plots het geweer van schouder te veranderen en te zeggen: "Deze verandering, die ik wel altijd goedgekeurd heb, wekt nu toch te veel wrevel op. Nu ga ik het geweer van schouder veranderen en me daar niet meer akkoord mee verklaren." Ik vind dat geen goede gang van zaken.

Er is alleszins overleg geweest met het stadsbestuur van Gent. De Lijn heeft een grondig overleg met hen gehad. Men heeft er zich ook akkoord verklaard om fase 1 in de regio Gent op dit ogenblik nog uit te stellen tot een volgende fase, specifiek voor wat het stadsbestuur van Gent betreft. Er zullen in de vervoerregio Gent sowieso wel een aantal veranderingen doorgevoerd worden, specifiek voor diegenen die vasthouden aan datgene wat allemaal is goedgekeurd.

Ik betreur de gang van zaken zoals die de voorbije weken in de pers is gekomen en ook de respectievelijke moties daaromtrent. Ik denk dat dat het draagvlak van het hele verhaal van basisbereikbaarheid alleen maar ondermijnt, terwijl we juist een heel ruim draagvlak hadden en terwijl we ook een heel groot partnership hebben met alle lokale besturen, die wel degelijk overal medezeggenschap hadden in het hele verhaal.

Welke specifieke maatregelen blijven behouden? Zoals ik al gezegd heb, gaat datgene waar het stadsbestuur van Gent voorbehoud bij gemaakt heeft, naar een volgende fase. Daar zal nog veel overleg over plaatsvinden. De andere elementen gaan over iets verder in het verhaal. Daar gaan we mee verder. Ik ben alleszins blij dat de meerderheidsfracties in het stadsbestuur van Gent toch ook de boodschap hebben meegegeven dat zij wel vasthouden aan het hele verhaal van basisbereikbaarheid en zodoende ook willen afstappen van dat plan dat van de vorige eeuw dateert, het plan van basismobiliteit, waar we vandaag de dag nog altijd mee werken en dat voor weinig efficiëntie, weinig vlotte doorstroming en veel verzuring bij de reizigers zorgt.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Bedankt, minister, voor het uitgebreide antwoord. Ik ben het 100 procent met u eens dat de huidige werking van De Lijn niet goed is en dat die beter moet, maar uiteraard niet met dat wat er vandaag voorligt, met die verbetering en ik vrees heel veel reizigers met mij.

Eerst algemeen. U zei, minister, dat 103 van de 106 maatregelen zijn afgeklopt en zullen worden uitgevoerd. Zijn die al aan het parlement overgemaakt of zijn die

ergens beschikbaar? Ik heb net even de website van de vervoerregio Antwerpen gecheckt maar daar is in elk geval, volgens mij, niets van terug te vinden. Ik geef u trouwens ook mee dat die vervoerregioraad waarvan de voorzitter het hoofd van uw dienst Mobiliteit en Openbare Werken is, haar laatste verslag online heeft gezet in juni 2022. Dat is niet de eerste keer dat we hier bespreken dat de transparantie met name in die vervoerregioraad niet is wat ze moet zijn. Zijn die exacte maatregelen al overgemaakt en zo neen, kunnen die worden overgemaakt?

Ten tweede, heel kort, het is jammer dat u die mythe van de lege bussen blijft herhalen. Ik vraag me af waarom wij benchmarks laten uitvoeren, die allemaal heel veel geld kosten. Daar staat zwart op wit in dat er veel minder lege bussen zijn dan bij de andere vervoersmaatschappijen. Ik vind het jammer dat u dat soort mythes – we zouden het ook fake news kunnen noemen – blijft herhalen.

Ik ben het ook helemaal oneens met uw oproep om meer aanbod te voorzien in de perifere gebieden omdat daar vandaag een groot tekort is. Dat is exact het omgekeerde van wat basisbereikbaarheid doet. Basisbereikbaarheid vermindert het aanbod in perifere gebieden en bundelt het op de grote assen. Ik moet u toch niet uitleggen hoe basisbereikbaarheid werkt. U biedt geen antwoord op de problemen die u zelf stelt. U zegt dat u de belbus niet gaat schrappen voor het vervoer op maat is ingevoerd. Dat is een heel beperkte visie op waar dat vervoer op maat voor moet dienen. Dat is niet alleen het vervangen van de belbussen.

Bij ons, in Wilrijk, wordt bus 22, die van de serviceflats naar de Bist gaat zodat de mensen die daar wonen naar de markt kunnen gaan, geschrapt en moet vervoer op maat een alternatief bieden. Ik zal u zeggen wat het alternatief is dat wordt geboden aan die mensen die in een serviceflat zitten: dat zijn deelsteps, maar dit geheel terzijde. Dat gaat echt fantastisch werken om mee naar de markt te gaan, maar dat is dus niet alleen voor de belbussen. Dat is ook voor al die lussen, al die zogenaamde stofzuigerlijnen, al die lijnen die door perifere gebieden gaan die zouden worden geschrapt. Daar zou dat vervoer op maat ook voor moeten dienen, maar dat komt blijkbaar pas later en we weten ook dat dat geen alternatief is voor een bus.

Wat de kwestie van de budgetneutraliteit betreft, hebt u het hier nog eens mooi herhaald. Er is extra budget voor deelsteps, er is extra budget voor hoppinpunten, er is extra budget voor een app waarvan men nog altijd niet weet wat die zal kunnen. Er is alleen geen extra budget om dat te doen wat mensen vragen, namelijk dat er een bus is die hen van punt A naar punt B brengt, dat er chauffeurs zijn om ermee te rijden, dat er geld is om dat te onderhouden. Dat is het enige dat ontbreekt en dat moeten wij loslaten.

U zegt, minister, en dat vond ik toch wel tekenend, dat de wereld er nu anders uitziet dan toen dit decreet werd goedgekeurd en vervolgens hebt u gezegd dat u toch gewoon gaat starten met wat er voorhanden is. Het treurige aan heel dit dossier is dat u ook wel ziet dat u met handen en voeten gebonden bent aan een slecht decreet dat onder uw voorganger is ingevoerd en toen goedgekeurd is. Het treurige is dat u denkt dat u er daarmee niet gaat geraken, maar dat u nu eenmaal niet anders kunt omdat u geen centen krijgt van uw collega's in de Vlaamse Regering, en dus moet u het doen met de middelen die u hebt, waarvan we allemaal weten dat ze tekortschieten.

Dat brengt ons bij Gent waar de schepen en de voorzitter van de vervoerregioraad, uw eigen partijgenoten, al die openbaarvervoerplannen hebben goedgekeurd in 2020, wat geheel voor hun rekening is. Ik stel alleen vast dat die mensen last hebben van voortschrijdend inzicht en dat kan ik alleen maar toejuichen. Ik kan alleen maar toejuichen dat ze onder druk van mensen die zeggen dat het misschien toch niet zo goed voor de mobiliteit in Gent is wat ze goedgekeurd hebben en dat er misschien toch wel achteruitgang is, hun mening bijstellen. Ze stellen niet alleen

hun mening gewoon bij en mailen dat vervolgens naar u. Neen, ze stemmen unaniem, op de steun van het Vlaams Belang na, een officiële motie in de gemeenteraad van Gent, om u te zeggen, minister, dat dit niet goed komt. U zegt dat ze het goedgekeurd hadden en dat ze nu maar op de blaren moeten zitten.

De voorzitter: Collega D'Haese, mag ik u vragen om af te sluiten? U hebt vier minuten gekregen.

Jos D'Haese (PVDA): Ik heb twee vragen ingediend. Ik heb vier minuten.

De voorzitter: U hebt vier minuten gekregen.

Jos D'Haese (PVDA): Ik ben aan het afronden. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Uw eigen partij vraagt u een moratorium. Uw eigen partij vraagt u extra investeringen en u zegt dat u het zult uitstellen tot januari. Dat is geen antwoord op die vraag. Ik heb dus opnieuw dezelfde vraag. Hoe antwoordt u op die vraag vanuit Gent voor een moratorium op het schrappen van bushaltes en het herinvesteren in de werking van De Lijn? Mijn excuses voor het over tijd gaan.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik heb het gevoel dat u zich nogal krampachtig vastklampt aan zaken die in het verleden zijn afgeklopt, en uiteraard zijn afgeklopt voor u minister was, maar dat u voorbijgaat aan de bezorgdheid die we allemaal hebben, namelijk of de uitrol van die basisbereikbaarheid ook de reiziger, de gebruiker van het openbaar vervoer effectief ten goede gaat komen. Onder andere vanuit de centrumsteden, maar ook vanuit allerhande actiecomités, blijven grote bezorgdheden toch alsmaar meer naar boven komen. We gaan daar precies aan voorbij, want als antwoord krijgen we daarop dat de budgetneutraliteit destijds is afgeklopt, en dat de openbaarvervoerplannen in die vervoerregio's zijn goedgekeurd. Dat is inderdaad correct, niemand trekt de juistheid van dat antwoord in twijfel. Maar wie is daarbij geholpen?

Ondertussen is er die hervorming, het ging een big bang worden. Ik heb dat de vorige keer ook gezegd in een gedachtewisseling. Die uitrol ging een big bang worden, daar is die budgetneutraliteit aan gekoppeld. Ondertussen zitten we gefaseerd, waardoor je eigenlijk meer budget nodig zou hebben tijdens die gefaseerde uitrol. Ik denk ook dat we zeker niet eraan moeten vasthouden dat dat het antwoord zal zijn op al die vragen.

U hebt concreet gezegd, zo heb ik begrepen, dat tien vervoerregio's akkoord zijn met fase 1. Als ik het goed heb begrepen, gaan er vier of vijf vervoerregio's niet mee akkoord, maar u zegt dan wel dat 50 procent na fase 1 uitgevoerd zal zijn, en na fase 2 89 procent. De vraag is natuurlijk hoe u dat kunt garanderen als nog vijf vervoerregio's het daar totaal niet mee eens zijn, zelfs niet met fase 1. Dat lijkt me dus moeilijk.

We komen altijd op hetzelfde terug, namelijk die sociale component, de vervoersarmoede. Hoe kunt u garanderen dat de vervoersarmoede niet gaat toenemen in die gefaseerde uitrol? Ik heb het hier al meermaals gevraagd, en ik ga nog eens zeggen dat ik denk dat het wenselijk zou zijn om ook een blinde of een wittevlekkenoefening – noem het hoe u wilt – op die fases uit te voeren, zodanig dat we het zeker weten dat de zwakkeren in onze samenleving hier niet de dupe van worden. Trouwens, wat die budgetten betreft, denk ik – zoals collega Keulen al meermaals in deze commissie heeft gezegd – dat als het nodig is, er dan maar extra middelen moeten komen.

Dan wil ik het hebben over mijn concrete vragen rond die Hoppincentrale. Die is nog aan het proefdraaien, maar blijkbaar worden daar vandaag in de praktijk toch

al problemen vastgesteld. Ik veronderstel dat er nog geen evaluatie over gebeurd is. Zal die gepland worden? Hoe gaan we ervoor zorgen dat de mensen die digitaal niet mee zijn ook in het gebruik daarvan mee kunnen? Ik heb u al horen zeggen dat jullie aan papieren communicatie zullen doen, en dat is al goed.

Ten slotte wil ik toch ook nog eens benadrukken dat er vandaag nog altijd heel wat werknemers bij De Lijn zijn die nog altijd in heel wat onzekerheid zitten over wat er gaat gebeuren als ViaVan effectief de volledige Mobiliteitscentrale zal overnemen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u, minister, voor het antwoord op mijn vragen. Het was een heel klein aspect van een uitgesponnen debat – voor de zoveelste keer zou ik zeggen – over de invoering van basisbereikbaarheid.

Wat natuurlijk ook duidelijk maakt dat we daar echt voor een grote uitdaging staan. De invoering van basisbereikbaarheid gaat gepaard met heel wat verandering, en elke verandering verdient, en heeft nood aan, een goede communicatie. Zowel extern, zoals u daarnet hebt aangekondigd, maar ook intern. Ik hoor dan dat er overleg is met de vakbonden, uiteraard is dat zo als er dienstregelingen wijzigen. Ik kan mij inbeelden dat sommige mensen misschien ook een korte verhuis van standplaats zullen meemaken. Maar ik denk dat dat al bij al nog vrij gering zal zijn.

Het stond vandaag ook in de pers dat we uitdagingen hebben waar De Lijn zelf werk van wil maken, bijvoorbeeld om chauffeurs een beter aanbod op maat te kunnen bieden die de combinatie werk en gezin mogelijk moet maken, en dergelijke meer. Dat zijn dus een aantal zaken die wellicht tijdens dat overleg met de vakorganisaties aan bod zullen komen. Ik hoop dat daar snel tot een vergelijk wordt gekomen. U zegt dat dat eind april of begin mei in principe zou moeten loslopen. Ik hoop dat, want anders hoop ik dat we toch niet een moeilijke periode tegemoet gaan.

Maar ik ga ervan uit dat die impact al bij al vrij beperkt blijft voor de interne werking van De Lijn, voor de chauffeurs en voor de medewerkers. Toch blijf ik hameren op die interne communicatie, die zal bijzonder belangrijk zijn. Vandaar mijn vraag over welke initiatieven daar zullen worden genomen. U kunt overleggen met de vakorganisaties, dat zijn vertegenwoordigers op hoger niveau, maar kunnen we daar ook rekenen op bijvoorbeeld infosessies per regio, zodanig dat het echt wel heel dichtbij uitgelegd wordt voor chauffeurs en medewerkers?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Collega's, ik vond het eerlijk gezegd een beetje eigenaardig dat deze vragen hier vandaag aan bod zijn gekomen, nadat we nog niet zo lang geleden mevrouw Schoubs hier zelf in huis hebben gehad, en waar zij de hele uitleg en presentatie heeft gegeven over die gefaseerde invoering van basisbereikbaarheid. En nadat we het nog maar een jaar geleden om de haverklap hadden over basisbereikbaarheid wegens het feit dat het niet zou doorgaan en over de verkiezingen ging worden getild, en waar werd gevraagd door dezelfde partijen waar het toch maar bleef.

Ja, nu we in gang schieten is het niet goed. Het zal ook nooit goed zijn. Ik sluit mij aan bij wat de minister zei omtrent de verantwoordelijkheid van de vervoerregio's en ook de lokale besturen die die openbaarvervoerplannen hebben goedgekeurd.

Oké, ik geef toe, dat is misschien ondertussen twee jaar geleden of zo, wegens het uitstel. Of misschien drie jaar, mijnheer D'Haese, het kan zijn. Maar ze hebben ze wel goedgekeurd en we moeten ook lokaal betrouwbare overheden zijn. Dus ik had toch wel wat moeite met wat er zich daar allemaal heeft afgespeeld in Gent. Maar ik heb verstaan uit uw antwoord, minister, dat men in de gemeenteraad van Gent

toch ook wel achter basisbereikbaarheid 'as such' blijft staan, en dat een aantal zaken nog verder besproken zullen worden en verschuiven naar fase 2.

Oké, ik zou zeggen dat dat dan goed afgesproken is. Moet dat dan allemaal in de kranten komen? Moet dat hier zelfs komen? Ik heb er mijn vragen bij.

Ik wilde gewoon nog een paar dingen zeggen. De heer D'Haese en mevrouw Robeyns focussen voornamelijk op het idee van de centrumsteden, doordat die ook vooral op Gent en Antwerpen speelt, maar het belangrijke in heel dit verhaal is dat ook de landelijke gebieden niet worden verstoken van openbaar vervoer met de invoering van basisbereikbaarheid.

We hebben dat ook altijd gezegd: blinde vlekken kunnen niet. Die ontstaan een stuk omdat uw kern en uw aanvullend net blinde vlekken over laat, maar daarom is net dat vervoer op maat ingevoerd als nieuw systeem in het decreet. En het is nu natuurlijk aan de vervoerregio's om ervoor te zorgen dat, in die blinde vlekken die ontstaan, vervoer op maat georganiseerd zal worden in samenspraak met De Lijn.

De voorzitter: Mag ik u vragen af te sluiten?

Karin Brouwers (cd&v): Ja ja, maar ik heb daar een vraag over aan de minister: of zij toch nog eens wil zeggen hier, of garanderen dat er op termijn voldoende bel- of flexbussen zullen komen in die gebieden waar het kernnet en het aanvullend net niet bestaan, daar waar geen bussen rijden?

En dan een laatste punt dat ik echt nog wil zeggen.

De voorzitter: Heel, heel kort.

Karin Brouwers (cd&v): Heel kort, voorzitter, maar kijk allemaal eens naar de website van de PVDA. Daar staat: "basisbereikbaarheid een kaakslag voor het openbaar vervoer in Vlaanderen". U beseft toch dat u het daar met dit soort uitspraken en de vragen die u hier altijd stelt, moeilijk maakt voor De Lijn. De Lijn staat voor een van de meest complexe oefeningen die ze ooit hebben gedaan in de laatste jaren.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers, uw punt is duidelijk.

Karin Brouwers (cd&v): En u maakt De Lijn kapot door altijd alles, alles negatief te stellen. Geef die mensen de kans om die oefening tot een goed einde te brengen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voilà, inderdaad daarop aansluitend: de collega's van de PVDA staan voor een partij die een antisysteempartij is en inderdaad de dageraad is de revolutie. En dan teren zij op de schrik voor het onbekende, wat eigenlijk altijd groter is dan het ongemak van het bestaande.

Ik wil nog even, goede collega's en voorzitter, teruggaan naar de essentials. Eigenlijk is basisbereikbaarheid er gekomen omdat basismobiliteit niet voldeed, en dat waren diezelfde steden en gemeenten die zich daar eigenlijk sterk voor hebben gemaakt. Er moest een nieuwe organisatie komen. Dat zit erin: subsidiariteit.

Het verhaal van de haltes, dat gaan we, voorzitter, nog 36, 'elfendertig', 1010 keer krijgen. Daarmee bedoel ik: basisbereikbaarheid en basismobiliteit is natuurlijk een andere organisatie dan het bestaande, wat betreft eigenlijk hoe dat openbaar vervoer wordt uitgerold en wordt aangeboden aan de reiziger. Als je dat puur toespitst op de haltes, dan kunt u daar inderdaad voor het ongemak, voor het inleveren van service eigenlijk op de schrik teren.

De praktijk is dat het anders wordt georganiseerd, want u hebt natuurlijk het vervoer op maat wat voor een stuk eigenlijk aan die halteplaatsen ook een alternatieve invulling geeft en opnieuw, het hele basisbereikbaarheidsverhaal is vraaggestuurd, niet aanbodgestuurd, dus vertrekt inderdaad vanuit de reiziger. En vandaar, minister, geef vooral ook de opdracht aan De Lijn dat er geen kale plekken ontstaan van die haltes en vervoer op maat. U hebt het al gezegd, het kan niet genoeg herhaald worden.

Ik blijf mij inderdaad ook verbazen over soms het gebrek aan politieke moed. Hoe kunt u nu scoren door te zeggen: "Ich habe das nicht gewusst", terwijl u met uw volle verstand ergens uw goedkeuring aan hebt gegeven? Of het nu in Gent is of op andere plekken, dit ondergraaft de democratie en ook de geloofwaardigheid in de politiek.

En een laatste punt, goede collega Robeyns, u zit nu ver in het zuiden van Limburg. Ik blijf dat herhalen, mocht het nodig zijn dan moet inderdaad dat budget ook maar worden opgetrokken, meer nog omdat, als het hier gaat over vervoer op maat, je met enkele miljoenen heel veel kunt doen voor mensen, voor reizigers om inderdaad vooral eigenlijk de vernieuwingen en het positieve dat er voor de reiziger in zit met dit nieuwe concept van basisbereikbaarheid, te onderlijnen. Met enkele miljoenen kunt u heel veel betekenen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik wil collega D'Haese nog wel even zeggen dat onze fractie in Gent in november reeds over deze toestand aan de alarmbel heeft getrokken. En wat deze commissie betreft: wij hebben steeds onze vrees uitgedrukt, en de minister zal dat kunnen bevestigen, dat basisbereikbaarheid zou leiden tot minder dienstverlening en meer vervoersarmoede. Want het gaat niet alleen over Gent en Antwerpen. Ook in andere vervoerregio's klinkt er kritiek, ook in mijn eigen vervoerregio Mechelen. Daar zijn het vooral reizigersverenigingen en burgerbewegingen die aan de alarmbel trekken.

En mijn eigen gemeente, een landelijke gemeente, eveneens in een uithoek van de provincie Antwerpen gelegen, gaat er qua dienstverlening op achteruit: een schrapping van haltes, lijnen die worden omgelegd. Wij hebben één treinspoor. Dat wil zeggen dat ons aanbod aan treinen al beperkt is. Wel, bij die nieuwe dienstverlening die eraan komt, sluiten de bussen veel minder goed aan op de treinen dan de vorige dienstverlening. Dat is geen vraaggestuurde visie, dat is gewoon geen visie. Dat is geen maatwerk maar broddelwerk. En daar zijn de zwakkeren in onze gemeente alvast de eerste slachtoffers van.

Onze schepen van Mobiliteit, die tevens voorzitter is van die vervoerregio, zegt dat men vaak gewoon maar beslissingen moest slikken, en dat daar niets tegen in te brengen was. Hoe kun je op die manier mensen overtuigen om de wagen aan de kant te laten staan, en hoe kun je in mijn gemeente op die manier een modal shift gaan verkopen?

Minister, kunnen er nu nog aanpassingen doorgedrukt worden? Kunnen vervoerregio's nu nog aanpassingen doen aan de dienstverlening? Of kan dat niet? En heeft vervoersarmoede daarmee in heel wat gemeenten en dorpen haar intrede gedaan?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik moest even een vraag gaan stellen in de commissie Onderwijs, en opeens gaat het hier al over de democratie die ter discussie staat.

Maar ik denk dat het gewoon heel logisch is dat er vandaag zoveel onvrede is met wat er geïmplementeerd wordt op het terrein. Het hele concept is uitgewerkt om alles in één keer te veranderen, en ervoor te zorgen dat dat zonder verlies gaat voor de mensen die een buslijn verliezen, omdat ze dan van vervoer op maat gebruik

kunnen maken. Maar er is helemaal nog geen vervoer op maat. (*Opmerkingen van Karin Brouwers*)

Er worden nu deelsgewijs lijnen verlegd, maar zonder dat al die alternatieven, die beloofde verbeteringen, al meteen realiteit worden. Daar zit dat ongenoegen. De collega spreekt van extra budget. Dat hebben wij altijd gezegd, dat er extra budget nodig zal zijn. U knikt hier ook. Dat lijkt mij toch al een grote meerderheid in de Vlaamse Regering die bereid is om extra budget te voorzien. Wanneer komt dat er dan?

Want als deze hervorming op de manier waarop de minister ze nu wil implementeren nog enigszins succesvol wil zijn, dan zal dat gepaard moeten gaan met extra investeringen. Anders gaat het niet lukken. Dan zul je elke keer die kritiek blijven hebben, en dan is het zeer terecht dat wij ook hier in het parlement die kritiek vertolken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de opmerkingen, zeker van mevrouw Brouwers en de heer Keulen. Die stellen de zaken tenminste voor zoals ze zijn. We begrijpen natuurlijk dat de oppositie niet anders kan dan hier maar weer het negativisme te voeden, de een al wat erger dan de ander. 'So be it'. Ik heb alleszins een beslissing genomen, met name de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid, wat een toekomstvisie is op hoe het openbaar vervoer er het best moet uitzien, gelet op het feit dat het huidige plan, de huidige visie, die nog geënt is op een visie van de vorige eeuw, de basismobiliteit, helemaal achterhaald is. Kortom, ik wil alleen maar verbetervoorstellen doen. En ik heb er alleszins vertrouwen in dat die toekomstvisie het alleen maar beter maakt.

Maar verandering wekt wrevel, en dan voelen sommigen zich geroepen om op de barricades te gaan staan, en om ervoor te zorgen dat die wrevel nog wat extra gevoed wordt. Dan zegt men wat voor een schande het is, de hoeveelheid haltes die worden afgeschaft of het personeelsverloop bij De Lijn. Het gaat trouwens over 3 procent; ik denk dat er weinig organisaties zijn met achtduizend personeelsleden die zo'n beperkt verloop hebben. Maar ook dat moeten we dan als foute berichtgeving in de kranten lezen. Maar ik ben een positivist; ik kijk alleszins positief naar de toekomst. En ik geloof in dat verhaal van basisbereikbaarheid, van een bottom-upbenadering, waar alle lokale besturen zich gebogen hebben over die openbaarvervoerplannen.

Ook dat verhaal van de budgetneutraliteit wordt hier altijd met een heel vertekend beeld gebracht. Wat was de opdracht aan de vervoerregioraden in 2019? Hun opdracht was om samen aan de slag te gaan met De Lijn. Zorg voor een beter, een optimaal openbaarvervoerplan. Buig u over het kernnet, uitgetekend door De Lijn. Geef daar advies over: waar moeten er bijstellingen komen? Het aanvullend net bepalen jullie zelf, in die vervoerregioraden. En dat verhaal, kernnet en aanvullend net, zou met hetzelfde budget uitgerold moeten worden als het budget dat er ook in 2019 was.

Waar zijn we vandaag, collega's? We zijn vandaag met vervoersmaatschappij De Lijn, die een exploitatiebudget heeft van ongeveer 1,1 miljard euro. We zijn vandaag ook met een budget van net geen 300 miljoen euro aan investeringen. Met die middelen zorgen we dat we een en ander kunnen uitrollen. Dat is belastinggeld, collega's, en ik vind dat we dat belastinggeld ook op de juiste wijze moeten spenderen. En ja, uiteraard kun je met meer geld ... Geef ons 2 miljard, dan kunnen we misschien iedereen weer gratis op de bus zetten, niemand meer de fiets op. Dan kunnen we nog veel meer realiseren, maar dat doen we niet. Het is belastinggeld en ook De Lijn gaat daar op een ordentelijke, goede manier mee aan de slag en zorgt dat er efficiëntiewinsten zijn.

Nu, mijnheer D'Haese, u vindt er altijd plezier in om toch maar iemand voor dief te citeren. Ik heb zeker niet gezegd dat er meer bussen in de periferie moeten komen, integendeel: die lege bussen die vandaag onder basismobiliteit rijden in de periferie,

daar moeten we juist van af, want dat is niet een goed beheer van het belastinggeld. Dat is geen efficiënt model, dus daar moeten we van af, en dat doen we ook. Dat doen we in alle mogelijke vervoerregioraden, met inspraak van al die lokale besturen. Wat doen we wel? Een vraaggestuurd model, maar sommigen willen het niet begrijpen. 'Dense' gebieden, waar de vraag groot is, waar je vandaag vaak overvolle bussen of trams ziet, daar moeten we extra op inzetten en dat doen we ook.

Dat sommige verslagen niet verschijnen op de website, zal ik doorspelen. Dat hebt u al een paar keer aan bod laten komen. Dat vind ik not done, dat zullen we ook doorgeven, daar zitten ambtelijke en politieke voorzitters en ik denk dat zij er in alle transparantie voor moeten zorgen dat die verslagen er zijn.

Dan ga ik het ten slotte toch ook nog eens heel plastisch moeten uitdrukken, want sommige mensen willen het absoluut niet begrijpen. "Oei oei oei, de haltes die we allemaal schrappen". Vandaag maakt een welbepaalde route, lijn numero X, een hele kronkellijn door tal van kleine steegjes en kleine dorpjes waar eigenlijk niemand die bus neemt. De vervoerregioraad heeft beslist om die kronkellijn in 'the middle of nowhere' recht te trekken. Als dan aan het topje van die kronkellijn een halte staat, dan moet en zou die halte daar moeten blijven, als ik de heer D'Haese moet geloven, ook al rijden daar geen bussen meer. Dit is de absurditeit op zijn kop en ik denk dat dat absoluut niet de bedoeling moet zijn. *(Opmerkingen van Jos D'Haese)*

Wij gaan heel veel haltes verschuiven. Die lijnen zijn verschoven. Veel lijnen zijn rechtgetrokken, met het oog op efficiëntie, met het oog op een vlottere doorstroming. Daar sta ik achter: een vlottere doorstroming, meer efficiëntie en dat allemaal ten behoeve van de reiziger. En opnieuw: met inspraak en overleg van al die lokale besturen.

Dus hier akkoord gaan met een moratorium – het woord alleen al – op het afschaffen van haltes, haltes waar geen bussen langskomen: sorry mensen, die gaan we wel degelijk afschaffen. Ik denk dat dat niet meer dan logisch is. Dat er geen bus meer komt, dat is afgeklopt in de respectievelijke vervoerregioraden. Daar hebben de vervoerregioraden zich over gebogen van de zomer van 2019 tot eind 2020, samen met heel wat studie bureaus en heel wat lokale besturen. Die zijn eind 2020, sommige in 2021 goedgekeurd.

Wat heb ik nog genoteerd? Ik heb daarstraks al het exploitatiebudget van 1,1 miljard euro vermeld. Maar daarbovenop – en dat was in het verleden niet zo – leggen we extra middelen toe om de uitrol van basisbereikbaarheid te faciliteren. Het vervoer op maat, in het verleden de belbuscentrale: daar zat een bedrag van 31 miljoen euro, dat is de huidige belbuscentrale. Mijnheer Bex, in eerste instantie vond u mijn antwoord niet interessant, maar ik heb het daarstraks al gezegd: wij willen geen blinde vlekken en wij hebben voor het vervoer op maat bijkomend een bedrag van 34 miljoen euro, dus dat is straks 65 miljoen euro. Ik vind dat veel geld, maar met meer geld kun je ook hier weer meer doen. Dat vervoer op maat zullen we uitrollen en zolang dat er niet is, zullen die belbussen daar blijven rijden.

Ik zal het nog maar eens herhalen: er wordt geen enkele belbus uit het circuit genomen zolang daar geen flexbus – zoals dat in de toekomst gaat heten – gaat rijden. Die blinde vlekken, die voorkomen we. Waarom zouden wij vanuit de meerderheid, waarom zou ikzelf beslissen om mensen te pesten en mensen in vervoersarmoede te duwen als het ook anders kan? Wij kiezen voor het andere, wij kiezen er wel degelijk voor om niemand in vervoersarmoede te stoppen en om continu te zorgen dat het een maar wordt verminderd als het ander er ook effectief is. Dus die belbussen, die blijven rijden tot op de dag dat er ander maatwerk kan worden aangeboden. Daar blijf ik bij, want anders verzaak ik er zelf aan. Er wordt volop aan gewerkt en daar zal De Lijn ook volop voor blijven zorgen.

Kortom: ik heb er alle vertrouwen in, op basis van de gesprekken, de voortgangsrapportages die ik tot hiertoe gekregen heb van de mensen van De Lijn en van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Ik heb er alle vertrouwen in dat die gefaseerde uitrol gaat lukken. Dat we bij verandering heel goed gaan moeten communiceren, daar ben ik ook van overtuigd. We doen die verandering juist om te komen tot een beter, efficiënter systeem waar de reiziger zeker alle belang bij heeft. Daar zetten we op in en daar gaan we ook blijvend werk van maken. Woorden als 'moratorium' en dat hele negativisme, daar pas ik voor.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Dank u wel, minister, voor uw positivisme.

Beste collega's, voor wat realisme kan ik jullie uitnodigen om eens buiten het bubbeltje van het parlement te komen en te praten met reizigers en om eens op een bus te stappen. U moet niet zo meewarig knikken, minister. Ik raad jullie aan om eens in contact te komen met reizigers die hun haltes en lijnen afgeschaft gezien hebben. Ik kan jullie dat allemaal heel hard aanbevelen. *(Marius Meremans toont zijn MOBIB-kaart)*

Een gratis abonnement van het parlement, mijnheer Meremans, goed bezig. *(Opmerkingen van Marius Meremans)*

Voor De Lijn is het gratis abonnement inderdaad afgeschaft, mijn excuses. *(Opmerkingen van Marius Meremans)*

Ik heb drie korte punten. Ten eerste zegt u, mevrouw Brouwers, hier dat u als partij samen met Open Vld en de N-VA stemt. Tegengestelde standpunten in de Gentse gemeenteraad en het Vlaams Parlement. Daar mogen de kranten niet over schrijven en mogen er hier geen vragen over gesteld worden? Ik vind dat een redelijk bizarre manier van doen. Mevrouw Brouwers, ik stel voor dat u gewoon eens gaat praten met collega De Roo, die zit momenteel in een andere commissie. Mijnheer Keulen, net hetzelfde advies voor u, met mevrouw D'Hose, ik stel voor dat u eerst eens met haar gaat praten voordat u spreekt over het gevaar voor de democratie en zo verder. Zij hebben de PVDA niet nodig om de druk van de burgers in Gent te voelen en te beseffen dat het op deze manier niet goed komt.

Ten tweede ben ik blij dat eindelijk bevestigd wordt dat men met basisbereikbaarheid een blinde vlek creëert die men vervolgens ... *(Opmerkingen van minister Lydia Peeters)*

Maar laat me mijn zin afmaken voordat u me onderbreekt. Ik heb letterlijk gezegd dat we blinde vlekken creëren die we vervolgens opvullen met vervoer op maat. Dan is de vraag hoe performant het vervoer op maat is. Ik geef een voorbeeld van een mevrouw die in een assistentiewoning in Wilrijk woont en met de bus naar de markt moet. Nu doet ze het met de bus, binnenkort met de deelstep, en ik wens u heel veel succes met de taxi, ik denk niet dat ze die kan betalen. Dus, welk alternatief biedt u aan voor die blinde vlekken die u creëert? Het is onbestaande voor heel veel mensen.

Ten derde, wat betreft het extern budget geeft iedereen ons eigenlijk gelijk dat die budgetneutraliteit een slecht idee is. De N-VA zegt in Antwerpen dat budgetneutraliteit een slecht idee is en men meer geld nodig heeft. Open Vld zegt in Gent dat budgetneutraliteit een slecht idee is en men meer geld nodig heeft, cd&v zegt hier in het parlement dat budgetneutraliteit geen goed idee is. Zelf zegt u, minister, dat het vier jaar geleden is afgesproken maar dat de wereld veranderd is. Maar toch gaat u door zoals het beslist is, hoewel men weet dat men recht tegen de muur botst. Dat is volgens mij het failliet van dit plan.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik zal nog eens herhalen dat ik en mijn partij niet tegen het feit zijn dat we overgaan naar een vraaggestuurd aanbod. Het rechte trekken van lijnen en eventueel het schrappen van haltes, is geen probleem als daar voldoende budget tegenover staat. Ik heb al dikwijls gezegd dat u verder moet werken op het geknipte budget van uw voorganger. Er is gesnoeid in de middelen van het openbaar vervoer. Ik viel bijna van mijn stoel als ik collega Brouwers hoor zeggen dat ik focus op centrumsteden. Ik denk dat ik burgemeester ben van een heel kleine landelijke gemeente, dus dat zou me straf lijken.

Maar, collega Brouwers, ik denk dat u net zoals ik moet vaststellen dat in veel landelijke gemeenten de bus gewoonweg niet bestaat. Dat is nu eenmaal de realiteit. Zonder bijkomende middelen gaan we dat niet rechte trekken. Die blinde vlekken gaan alleen maar toenemen, of we dat nu willen of niet. En dat is bijzonder jammer, want de ouderen en de kwetsbaren gaan er de dupe van zijn. Er is een iemand die consequent is, dat is collega Keulen, die telkens opnieuw zegt dat als er bijkomende budgetten nodig zijn, ze dan maar gevonden moeten worden.

Tot slot, wat het moratorium betreft – en dat zijn niet mijn woorden, minister, dat zijn woorden van uw partijgenoot en de partijgenote van collega Brouwers in de gemeenteraad in Gent – denk ik dat als er zulke moties van wantrouwen door partijgenoten van de meerderheid worden goedgekeurd, het ons volste recht is om hier als parlamentslid vragen over te stellen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, in heel het blind dogmatische debat hebt u waarschijnlijk mijn vraag wat gemist, maar geen erg, ik zal ze schriftelijk indienen.

Ik moet zeggen, collega's, als je vanop afstand, met de koptelefoon op, helemaal afgezonderd van de wijde wereld, luistert naar sommige tussenkomsten, dat het veel wegheeft van de meest irritante en enerverende podcasts, collega D'Haese. *(Opmerkingen van Jos D'Haese)*

Voor de rest hou ik het daarbij en hoop ik jullie binnenkort in levenden lijve terug te zien.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stijgende aandeel van deelauto's

– 1743 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Uit cijfers van Autodelen.net blijkt dat het gebruik van de deelauto alsmaar aan het groeien is. Eind vorig jaar waren er ruim 120.000 actieve gebruikers, wat een groei is van bijna 40 procent ten aanzien van 2021. In 2020 waren het er slechts 54.578. Daarnaast kwamen er 671 deelwagens bij. Uit onderzoek van de KU Leuven blijkt dat één deelwagen tussen de drie en tien privéwagens vervangt, waardoor alle deelauto's in Vlaanderen samen maar liefst 17.079 privéwagens vervangen. Met deze wagens werden er in Vlaanderen alleen al 900.000 ritten gemaakt. Uit hetzelfde onderzoek bleek trouwens ook dat 31 procent van de autodelers ook vaker de fiets neemt.

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waar het autodelen op dit moment het meest ingeburgerd is, speelt enigszins in op deze trend door een mobiliteitscheque uit te schrijven aan inwoners die hun auto wegdoen. Die kan onder andere gebruikt worden voor een abonnement op deelwagens.

De belangenorganisatie is alvast enthousiast over deze trend en roept ook op om het concept meer in de verf te zetten. Daarnaast pleiten ze voor een verdere fiscale beloning voor de autodelers door de btw op dit concept te verlagen van 21 naar 6 procent.

Minister Somers gaf daarnaast reeds aan om het concept van autodelen verder te stimuleren en zo tegen 2030 minstens twee deelwagens per duizend inwoners ter beschikking te hebben.

Minister, hoe zult u inspelen op de conclusies van deze cijfers? Hoe beoordeelt u de voorstellen van Autodelen.net?

Wat is de impact op dit moment op de modal shift? Daarnaast heeft het concept het meeste succes in verstedelijkte gebieden. Hoe kan dit verder gestimuleerd worden om de hogere doelstellingen inzake modal shift in de vervoerregio's van de Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent te behalen?

Hoe zult u de modale Vlaming overtuigen om dit alternatief meer te gaan gebruiken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u, mijnheer Meremans voor uw vraag over autodelen en de modal shift waar we allemaal op willen inzetten. Ook binnen het thema basisbereikbaarheid kiezen we volop voor de modal shift, met name met de Hoppinpunten waar snel van het ene vervoersmiddel naar het andere kan worden overgeschakeld.

Het rapport van Autodelen.net vzw geeft aan dat het gebruik van deelauto's toeneemt. Dat is goed nieuws, omdat deelmobiliteit een belangrijke rol te spelen heeft. Sommigen beweren wel eens dat we iedereen op de step of de fiets willen, ook mensen met een beperking, neen, uiteraard kijken we ook naar andere vervoersmodi, onder andere de deelmobiliteit.

Het rapport van Autodelen.net geeft aan dat 35 procent van de groep autodelers minder met de auto rijdt. Ongeveer de helft van de autodelers merkt geen verandering in het gebruik van de auto. Dit is gelijkaardig voor de fiets. 31 procent van de autodelers rijdt vaker met de fiets en 64 procent merkt geen verandering in het aantal fietsverplaatsingen. De impact op het gebruik van het openbaar vervoer is beperkt.

We willen deelmobiliteit in het kader van de basisbereikbaarheid en de modal shift dan ook verder stimuleren als onderdeel van het vervoer op maat. In de Hoppinpunten – voor zover de lokale besturen dat gevraagd en in de plannen goedgekeurd hebben – willen we de deelmobiliteit toekomstgericht faciliteren.

Begin dit jaar werd beslist dat het aan de vervoerregioraden is om te bepalen waar welke deelsystemen komen. Dat moet niet vanuit Brussel worden bepaald, zeker omdat er al op veel plaatsen deelaanbieders zijn. Ik heb al meermaals het voorbeeld gegeven van Leuven waar al heel wat deelmobiliteit voorhanden is, maar ook in Antwerpen. Denk maar aan de fietsen van Donkey Republic, maar ook Cambio, Blue Bike en dergelijke. Het gaat niet alleen om auto's maar ook fietsen. Er is al een aanbod. Ze kunnen zelf kiezen of ze dat aanbod verruimen en/of met andere partners in zee gaan. We geven de vrijheid aan de vervoerregio's om snel tot een realisatie te komen. Van onzentwege blijven we verder inzetten op communicatie en sensibilisering.

Medio 2022 lanceerden we samen met de steden en gemeenten de publiekscampagne over het nieuwe openbaar vervoer in Vlaanderen. De nieuwe mobiliteitsvisie

over de basisbereikbaarheid wordt hierbij voorgesteld aan het brede publiek, waarbij wordt uitgelegd wat combimobiliteit is. Ook het gebruik van deelsystemen komt hierin duidelijk aan bod.

Verder hebben we ook in juni 2022 het verhaal gehad van het Netwerk Duurzame Mobiliteit. Daarrond komt een tweede campagne dit jaar, de campagne van 'Dertig Dagen Minder Wagen'. Die wil mensen inspireren om meer na te denken over hun verplaatsingen, en de auto desgevallend eens iets meer te laten staan. De deelnemers ontvangen dan ook tips en tricks en voordelen van de verschillende mobiliteitspartners, om zodoende kennis te maken met de vele alternatieven die er zijn.

Ik moet zelf zeggen dat ik regelmatig mensen tegenkom die me zeggen dat ze hun auto hebben ingeleverd, en dat ze hebben beslist om geen nieuwe auto aan te kopen, maar dat ze ook hebben beslist om gebruik te maken van de deelsystemen, en dat werkt allemaal super. Heel vaak zijn dat ook emissievrije auto's, en dat maakt het alleen nog maar interessanter.

Wij subsidiëren wat dat betreft dan ook verschillende vormen van deelmobiliteit. We hebben onder andere het mobiliteitsproject van delende autobezitters waarbij we dat autodelen in Vlaanderen ook een boost willen geven. We hebben ook een actieprogramma 'Alibi', wat staat voor Autodelen Lokaal succesvol Implementeren via parkeerbeleid, Berekening vervangratio en Impactmeting. Autodelen is een lokaal succesvol verhaal, dat implementeren we ook, onder meer via parkeerbeleid en dergelijke.

Er wordt kortom toch wel heel wat gedaan om die deelmobiliteit, die deelauto's verder te faciliteren en mensen daar warm voor te maken. Volgens de cijfers kan één deelauto gemakkelijk acht auto's vervangen. Het zal een stuk afhangen van regio tot regio. Gisteren heb ik gehoord dat het tussen de drie en tien wagens zijn die men kan vervangen. Dat is dus afhankelijk van de locatie. Maar ik geloof alleszins wel in die deelmobiliteit, en zie alleen maar een stijging in het aantal gebruikers die de deelmobiliteit koesteren.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Inderdaad, vervoerregio's zijn ermee bezig, dat geldt ook voor de steden en gemeenten. Wat de Vlaamse overheid kan doen is het sensibiliseren en coördineren. Want het is vooral een bezorgdheid van mij voor de minder stedelijke gebieden, of het daar ook kan doordringen. Want de vorige keer heb ik het ook gehad over de elektrische auto. Ik vermoed dat het autobezit zal dalen, het autogebruik zal misschien ook dalen, maar in mindere mate, denk ik, want mensen hebben auto's nog steeds nodig. Het is vooral de kostprijs van elektrische auto's die mensen meer tot autodelen zal brengen.

Maar goed, dat moeten we afwachten. Ik zou ook willen aanraden om te sensibiliseren naar steden en gemeenten, indien zij bijvoorbeeld gaan naar projecten die ze vergunnen – ik denk maar aan woonbeleid – om daar altijd standaard een deelsysteem in te plaatsen, zodanig dat het eigenlijk dicht bij de burgers is. Zodat in een bepaalde nieuwe wijk, ik zeg nu maar iets, bij een industrieel pand dat via een ruimtelijk uitvoeringsplan omgevormd wordt tot woning ook voldoende in deelmobiliteit wordt voorzien.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Bedankt voor uw boeiende vraag, mijnheer Meremans.

Het impactrapport waar we hier over spraken, heb ik ook met de nodige aandacht doorgenomen. Ik ben ook heel blij dat deelmobiliteit hier toch wel gesteund wordt. De meerwaarde van die deelwagens is hier al aangehaald, namelijk dat ze de drukte op de wegen zullen verlagen en het ruimtebeslag door parkeerplaatsen aanzienlijk

verminderen. Er is ook een algemene toegankelijkheid tot het algemeen vervoer, er is een vlottere bereikbaarheid, en zo kan ik nog een tijdje verdergaan.

We zien dat het aantal gebruikers van deelmobiliteit de jongste jaren vrij spectaculair aan het stijgen is. Het staat eigenlijk nog maar in zijn kinderschoenen, dus we denken dat dat nog een heel mooie toekomst tegemoet gaat. Ik ben ook blij dat er hier verwezen wordt naar de fiscale stimulans om de btw van autodelen te doen zakken naar 6 procent. Dat is iets dat werd opgenomen in de resolutie van mijn collega Jef Van den Bergh.

Mijn vraag hierbij is hoe u precies staat tegenover deze fiscale stimulans. Wat denkt u dat de impact zal zijn op het gebruik van deelwagens?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, enkele weken geleden was u te gast in de Commissie Vlaams Energie- en Klimaatplan, waar onder andere een aantal vragen over deelwagens aan bod kwamen. De sector stelde daar een aantal vragen, maar ik heb daar toen niet echt een antwoord op gehoord, vandaar dat ik ze nu misschien nog eens kan stellen.

Vanuit de sector kwam de vraag om opnieuw zero-emissiepremies in te voeren, maar enkel voor deelwagens. En wat de elektrische deelwagens betreft, waren er ook vragen rond de laadinfrastructuur. Autodelen vindt, zoals u weet, plaats in het openbaar domein. Dat betekent dat ze ook publieke laadtarieven moeten hanteren en dat maakt dat autodelen niet echt rendabel is. Dat vormt dus eigenlijk een rem op het gebruik ervan. Zij vragen dus ook een voordeliger tarief bij particulier laden. Door de elektrificatie komt er eveneens een hogere druk op de publieke laadinfrastructuur. Bovendien moeten die deelwagens op elk ogenblik opgeladen zijn, want anders kunnen ze niet worden gebruikt.

Er komt een toekomstige shift op het rotatietarief, waarbij opgeladen wagens die aan een laadpunt blijven staan, zullen moeten betalen. Men vraagt daar ook een alternatieve oplossing, waarbij het rotatietarief zou wegvallen voor deelwagens.

Bent u bereid om op die vragen in te gaan? Want ik denk wel dat ze ertoe kunnen bijdragen dat deelwagens intensiever zullen worden gebruikt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik dank collega Meremans voor de vraag en de minister voor haar antwoord.

Minister, het is de doelstelling van de Vlaamse Regering om tegen 2030 twee deelwagens per duizend inwoners te hebben. Dat betekent dat we naar iets meer dan zesduizend deelauto's moeten gaan. Eind 2022 zaten we op 3420 exemplaren. Er is dus nog wel een stevig traject af te leggen.

Wat ik een beetje gemist heb in het antwoord op de vraag van collega Meremans, is hoe u dat traject ziet en of u van mening bent dat we op schema zitten. Volgens Autodelen.net zou dat niet zo zijn en zou er een tandje bij moeten worden gestoken.

Om dat te doen, denk ik dat u inderdaad meer kunt doen dan wat u vandaag doet. De collega heeft een zeer goed voorbeeld gegeven, namelijk de ontwikkeling van nieuwe woonprojecten. Ik heb zelf een nieuw woonproject in Utrecht bezocht, waar de parkeernorm bijzonder laag was. Dat is dus het aantal parkeerplaatsen dat men moet voorzien per appartement. Daarbij werd een stevige plicht opgelegd om autodelen te voorzien en dan zie je dat heel veel van die bewoners ervoor kiezen om aan autodelen te gaan doen. Het wordt zelfs een financieel voordeel om daar te

gaan wonen, omdat je geen auto meer nodig hebt. En daar staan dan inderdaad ook wel zeer veel deelwagens.

Dat zou iets kunnen zijn waar de Vlaamse overheid initiatieven rond ontwikkelt. Dat ligt misschien veeleer bij uw collega Demir, maar vanuit mobiliteitsoogpunt lijkt me het toch zinvol dat u daarover met haar zou overleggen.

Dat zijn een aantal stappen die we toch niet gewoon kunnen overlaten aan de vervoerregio's, en dan hopen dat het wel goed komt. Ik hoop dus, minister, dat u daar nog wat meer zin voor initiatief aan de dag kunt leggen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, u hebt het in het eerste deel van uw antwoord gehad over de modal shift, als dat autodelen heel populair wordt en een absolute boost krijgt. Ik geloof daar ook heel sterk in. Ik denk ook dat dat nog een van die verborgen schatten op zolder is. Er gaat nog meer aanbod moeten komen. Maar de tijd dat een wagen een statussymbool was, is voorbij. Vandaag maak je meer indruk op de omgeving met een chique fiets. Er zijn ook de voordelen rond parkeerdruk en dergelijke meer.

Collega Bex, in de grotere steden kun je die stap al zetten. In landelijk Vlaanderen denk ik dat dat op middellange termijn ook gaat komen, omdat mensen ook wel beseffen dat autobezit gewoon een dure hobby is, naast de klimaatoverwegingen, het ruimtebeslag en andere dingen die we hebben gehoord. Als je een auto nodig hebt, heb je hem nodig. Maar een auto bezitten, is eigenlijk wel een heel dure hobby. We moeten er alles aan doen om ook in de landelijke delen van Vlaanderen te zorgen dat er genoeg aanbieders zijn, minister. Ik denk dat het ook goed is om eens met die steden – ik denk aan Mechelen, waar dat autodelen al heel erg aanwezig is – rond de tafel te zitten, want we spelen hier ook graag allemaal leerling-tovenaar, om eens te horen wat daar de ervaringen zijn en waar er eventueel correcties moeten worden doorgevoerd of tandjes worden bijgestoken.

Ook wat betreft de Hoppinpunten zitten we in de startblokken. Waar het mogelijk is, zou daar ook ruimte moeten worden voorzien om daar bijvoorbeeld deelauto's aan te bieden. Dat maakt het aanbod van het collectief vervoer op die manier compleet.

Deelmobiliteit is absoluut een factor die zeker en vast aan gewicht en belang gaat winnen. Ik denk dat we ons over tien jaar gaan afvragen waarom dat zo lang heeft moeten duren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Ik denk dat we allemaal de deelmobiliteit moeten koesteren, maar ik denk tegelijkertijd ook dat we daar al een voortrekkersrol in hebben als we de ambitieuze plannen beschouwen die we op tafel hebben gelegd met deze Vlaamse Regering, met name twee deelauto's per duizend inwoners tegen 2030. Dat zijn ambitieuze plannen.

Een aantal sceptici hier denken dat we dat niet gaan halen, maar ik heb er wel vertrouwen in dat we dat gaan halen. Waarom heb ik daar vertrouwen in? Ten eerste zien we het stijgend aantal deelauto's. Ten tweede zien we dat heel veel lokale besturen in hun eigen energie- en klimaatplannen heel wat aspecten opnemen rond deelmobiliteit. Ten derde gaan we dat bijkomend ook nog faciliteren rond onze Hoppinpunten, zodat er daar ook deelmobiliteitsaanbieders kunnen zijn. Dat is ook in samenspraak met de lokale besturen en de vervoerregioraden. Kortom: ik heb er wat dat betreft alle vertrouwen in dat dat er ook gaat komen.

Mijnheer Meremans, ik denk ook dat het aan de lokale besturen is om daar waar er bijvoorbeeld groepswoningbouw is of een nieuwe verkaveling – onze ruimte is schaars – ruimte of een laadpaaleiland moet kunnen worden voorzien, zodat ook daar de deelmobiliteit mee in kan worden opgenomen. Ik denk dat dat alleen maar een bijkomende service is naar die nieuwe verkavelingen; ik denk dat de lokale besturen wat dat betreft het best in overleg treden met de respectievelijke projectontwikkelaars.

Mijnheer Verheyden, ik denk niet dat elke bekommernis die u hier stelt specifiek onder mijn bevoegdheid valt, maar alleszins ben ik wel een pleitbezorger van die deelmobiliteit. Mevrouw Mertens, er is het verhaal van die fiscale maatregelen. U vraagt mijn standpunt, maar u zegt zelf ook meteen erbij dat het aan de federale overheid is om al dan niet te beslissen om de btw-verlaging van 21 naar 6 procent door te voeren. Dus ik denk dat dat alleen maar een bijkomende stimulans kan zijn om de deelmobiliteit nog meer een boost te geven.

Het klopt ook wat de heer Keulen zegt. Waar het landelijk is in Vlaanderen gaat de winstmarge voor die deelmobiliteitsaanbieders kleiner zijn dan in een stedelijke context. Maar het is ook juist dat we daar in het kader van het vervoer op maat ook wat mee op kunnen inzetten. Het is nu aan de vervoerregio's om dat verder te faciliteren.

Dus, kortom, ik ben positief ingesteld en ik denk dat die deelmobiliteit ook alle aandacht krijgt die ze verdient. Ik dank u.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Inderdaad, ik ben ook positief daarin. Ik denk dat als we blijven sensibiliseren, ook bij de gemeenten, er bij heel veel gemeentebesturen die klik zal komen.

Wat betreft de vraag van onze collega over de btw die van 21 naar 6 procent zou gaan, dat is een federale bevoegdheid. Ik maak niet graag de rekeningen van andere regeringen. Gezien de budgettaire context weet ik niet wat er allemaal nodig is, dus ik ben daar altijd heel voorzichtig in om centen te vragen. Maar als dat mogelijk zou zijn, dan zeg ik uiteraard 'En waarom niet?'. Mocht het onze bevoegdheid zijn, dan was het allang geregeld.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het versneld aanpakken van de dynamische lijst van gevaarlijke punten – 1779 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van zwarte punten in het verkeer – 1796 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Op het kruispunt van de Keizerpoort en de Brusselsepoortstraat in Gent is een week geleden een 13-jarige fietser levensgevaarlijk gewond geraakt bij een ongeval. Het jonge slachtoffer werd aangereden door een vrachtwagen, toen die wilde afslaan. De vrachtwagenchauffeur die wilde afslaan, gaf aan dat hij de fietser niet opmerkte. Alles wijst voorlopig op een dodehoekongeval.

Het kruispunt staat al minstens twee jaar op de dynamische lijst van gevaarlijke punten langs gewestwegen.

Ik heb dan ook volgende vragen, minister.

Ten eerste toont dit onfortuinlijke ongeval aan dat dit kruispunt zeer terecht op de dynamische lijst van zwarte punten is terechtgekomen. Een sneller optreden van de Vlaamse overheid had dit ongeval misschien kunnen voorkomen. Welke maatregelen zult u nemen om versneld werk te maken van oplossingen voor de kruispunten die vandaag op de dynamische lijst van zwarte punten staan?

Ten tweede zijn ook dodehoekongevallen een oud zeer. Wat zult u bijkomend ondernemen om het aantal dodehoekongevallen te reduceren?

Ten derde, hoelang staat het kruispunt van de Keizerpoort en de Brusselsepoortstraat al op de dynamische lijst van zwarte punten? Klopt de twee jaar die ik doorkreeg?

Ten vierde, hoeveel ongevallen zijn er de laatste drie jaar voorafgaand aan dit ongeval gebeurd op dit kruispunt en hoe vaak waren hier zwakke weggebruikers bij betrokken? Welke score kreeg dit kruispunt op de dynamische lijst?

Ten vijfde, welke ingrepen zijn op dit kruispunt gebeurd sinds het de eerste keer verscheen op de dynamische lijst van zwarte punten?

Ten zesde, waarom werd dit kruispunt niet conflictvrij ingericht? Zijn er argumenten van doorstroming die ingrepen rond verkeersveiligheid tegenhouden?

Ik dank u.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik ga zeer snel, want ik word ook nog ergens anders verwacht. Ik hoop dat ik voor het antwoord kan blijven.

Het is in elk geval al geschetst: het kruispunt is opgenomen in de dynamische lijst met gevaarlijke punten. Een oplossing blijft al een tijdje uit vanwege de complexiteit van het verkeerspunt, zegt het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Als je de verkeersdoorstroming in acht neemt, is het niet evident om er de veiligheid te verhogen.

Vandaar mijn vragen.

Hoe beoordeelt u het feit dat een oplossing voor dit gevaarlijke punt al lange tijd uitblijft? Wat zult u doen om deze knoop te ontrafelen?

Hoe zult u ervoor zorgen dat de veiligheid van de fietsers in dezen voorop blijft staan?

Welk kader hanteert AWV actueel bij de afweging tussen congestie en veiligheid? Hoe beoordeelt u dit?

Hoeveel zwarte punten worden dit jaar aangepakt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen. Op de eerste plaats denk ik dat we ook hier medeleven moeten betuigen aan de nabestaanden van dit jonge slachtoffer in het verkeer en dat we opnieuw alles op alles moeten zetten om een kentering in die verkeersveiligheidsstatistieken te krijgen.

U weet dat het aanpakken van de gevaarlijke punten op zowel de dynamische als de historische lijst een belangrijke prioriteit is en opgenomen is in ons verkeersveiligheidsplan, vandaar dat we zeker ook al volop focussen op de quick wins. U

weet dat de historische lijst dateert van begin van deze eeuw, dus al twintig jaar meegaat, en u weet ook dat wij er sowieso een zaak van gemaakt hebben dat uiterlijk in 2024 het laatste punt op die historische lijst zal worden weggewerkt.

We hebben, wat dat betreft, een mobiliteitsinnovatieve aanpak uitgerold. Zoals de vraagstellers zeer terecht stellen, duurt het vaak veel te lang vooraleer er een gevaarlijk punt, waar iemand het leven heeft gelaten of waar er een persoon een zwaar lichamelijk letsel heeft opgelopen, wordt aangepakt. Voor de nabestaanden of de mensen met het lichamelijk letsel is dat toch telkens een doorn in het oog wanneer zij daar moeten passeren, vandaar dat we ook heel vaak focussen op quick wins.

Waarom? We hebben het daar straks al gehad over het vergunningenbeleid. Jullie weten dat we vaak te kampen hebben met nutsleidingen die nog moeten worden heraangelegd, andere elementen zoals de riolering, het verhaal van de onteigeningen en zo verder. Dat speelt ons vaak wel parten.

Bij de dynamische lijsten die we sinds 2019 hanteren, kijken we terug op de gevaarlijke ongevallen van de voorbije drie jaar. Op de dynamische lijst van 2022 staat er een driehonderdtal punten. Daarvan zijn er alvast op 159 van die punten ingrepen uitgevoerd of zijn ze in uitvoering. Het Agentschap Wegen en Verkeer plant ook dit jaar om minstens nog zestig punten aan te pakken.

U weet ook dat het soms niet met infrastructuur te maken heeft en dat er niets voorkomen kon worden, en dan is het natuurlijk een ander probleem. We hebben ook ons verhaal van de MIA Quick Scan, dat hier ook al aan bod gekomen is, geïntroduceerd: een nieuw instrument om toch sneller tot maatregelen op het terrein te kunnen komen. Net zoals de vraagstellers erger ik mij ook aan het feit dat er een ongeval gebeurt op een punt dat al lang op een zwarte lijst staat. Dat kan niet en daar moeten we echt in schakelen; vandaar dat we nu ook die MIA Quick Scan hebben geïntroduceerd. We gaan telkens met een team van experts snel ter plaatse, samen met lokale deskundigen, en kijken welke kleine maatregelen we al kunnen doen om de infrastructuur toch wat te verbeteren. Tegelijkertijd kan het ook zo zijn dat men tot de conclusie komt dat men daar werk moet maken van educatie, sensibilisering. We blijven daarop inzetten.

Zo hebben we onder andere voor de Antwerpsesteenweg in Sint-Amandsberg bijvoorbeeld deze week de zone 30 ingevoerd, ten gevolge van de MIA Quick Scan die in januari werd opgestart. Ik denk niet dat het veel korter kan dan twee maanden, maar ik vind dat alleszins toch al een positief signaal.

Dan is er het spijtige dodehoekongeval in Gent. Dergelijke ongevallen willen we met tal van maatregelen verminderen. Er zijn de educatieve maatregelen, zoals we die allemaal kennen: de verkeersweken, de Mobibus, Truckveilig, de Actiedagen Veilig Verkeer met de logistieke sector, of Veilig op Weg met Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV). Daar gebeuren dus heel wat educatieve en sensibiliserende acties. Daarnaast komen er infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van geveleugelde zebrapaden.

Bij het kruispuntontwerp wordt de infrastructuur altijd zodanig ontworpen dat er geen dodehoekongeval kan gebeuren, en dat men niet in de dode hoek van vrachtwagens kan komen. Dat hebben we specifiek ook opgenomen in het recent goedgekeurde actieplan Verkeerslichten. Daar kiezen we volop voor conflictvrije kruispunten. Het doel is 125 conflictvrije kruispunten per jaar. In 2022 werden er 142 volledig of gedeeltelijk conflictvrij gemaakt, met, als dat niet volledig kan, aanvullend ook attentieverhogende maatregelen.

We hebben daar een afwegingskader opgemaakt dat ook ter beschikking wordt gesteld van alle mogelijke studiebureaus en lokale wegbeheerders, om zo eigenlijk

nog veel meer de verkeersveiligheid te laten doorwegen, met duidelijk de boodschap dat verkeersveiligheid primeert op doorstroming.

En specifiek voor de actieve weggebruiker, als er conflicten of kruispunten zijn met fietssnelwegen of dubbelrichtingsfietspaden die ook tot het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) behoren, willen we dat de wachttijden korter zijn, terwijl ze zich ook in een conflictvrije modus begeven.

Dan was er het Keizerpoortverhaal, dat terecht wordt aangehaald. Daar zitten we helaas met de situatie dat er heel weinig plaats is, en dat het bestaande gabarit te klein is om heel snel maatregelen te nemen. Vandaag weet ik dat ook daar een crisioverleg plaatsvindt met de lokale politie, met het stadsbestuur van Gent en met Fietsberaad. Er is daar ook nog een brug, waardoor brugpijlers ervoor zorgen dat er te weinig plaats is om al verkeerslichten te plaatsen. Daarom is er wel al werk gemaakt van het verplaatsen van de stopstreep, zodat fietsers voor de auto's of vrachtwagens staan.

Het is een terechte bedenking, mevrouw Lambrecht. Waarom doet men dat nu pas? Had men dat niet eerder kunnen voorzien? Ik denk dat dat heel vaak, en voor heel veel locaties geldt. Daarom hecht ik ook veel belang aan die kleine ingrepen, die quick wins. In de ogen van sommigen zijn het misschien onbenullige maatregelen, maar als dat kan voorkomen dat er opnieuw ongevallen gebeuren, zoals in het Gentse, dan vind ik dat we daarop moeten blijven inzetten. Die quick wins zijn dan natuurlijk voorlopige maatregelen. Het grotere werk, met onteigeningen, met nutsleidingen, met het aanpakken van de onderbouw, is dan voor iets later.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik twijfel niet aan uw goede wil, maar het gaat allemaal toch wel zeer traag. U zat natuurlijk met een historische lijst. Wij weten dat. Ik heb het even geteld, als u zegt dat er driehonderd punten op die dynamische lijst staan, waarvan er 159 zijn aangepakt, dan wil dat zeggen dat er eigenlijk nog 141 overblijven. U zegt dat jullie er dit jaar nog zestig zullen aanpakken, maar dan zijn er nog steeds 81 over, en u beloofde om in 2024 alles op de historische lijst weg te doen.

Ik weet dus echt niet of dat haalbaar is om die 81 punten nog in die paar maanden weg te kunnen krijgen. Ik mag het hopen. Ik mag hopen dat er echt wel prioriteit aan wordt gegeven, want onze gedachten gaan naar de ouders van de verongelukte kinderen. Maar het is wel zeer cynisch, zoals in Gent, dat ik u hoor zeggen dat het jammer is dat we te laat zijn, en dat het vaak om kleine ingrepen gaat. Dat is zeer cynisch om te horen dat het niet altijd grote ingrepen betreft. Ik zou vragen dat u uw diensten aanmaant om veel sneller te zijn met die kleine ingrepen.

Hetzelfde geldt voor het actieplan Verkeerslichten, wat een prachtig plan is. Ik ben een enorme voorstander van die conflictvrije kruispunten, en velen zijn het daarin met mij eens. U zet daar weer mooie doelstellingen neer, namelijk 150 kruispunten per jaar. Maar erna zegt u dat jullie in 2022 142 kruispunten volledig – of zelfs gedeeltelijk – gedaan zullen hebben. Maar als u 150 zegt, dan moet u toch minimaal voor 150 gaan.

Mijn vraag luidt dus of u, als u “doelstellingen” zegt, ook minimaal die doelstellingen gaat bereiken, zodanig dat die verkeersveiligheid toch zeker beter kan worden. U vindt in mij zeker een bondgenoot, en zeker bij mijn partij Vooruit. Wanneer ik u hoor zeggen dat verkeersveiligheid altijd primeert op doorstroming, denk ik dat dat echt ‘the way to go’ is.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik denk dat iedereen in deze commissie een bondgenoot is voor veiliger verkeer. We zouden de eerste partij nog moeten tegenkomen die zegt dat ze daar geen bondgenoot in zijn. Dat lijkt mij logisch, daar gaat het niet over.

Mijn antwoord is ook genuanceerd. Ik weet dat, om die kruispunten aan te pakken, je ofwel heel grote werken nodig hebt, dat heeft te maken met onteigeningen, installaties, nutsvoorzieningen, en dergelijke meer. Als het gaat over kleine maatregelen is dat iets anders, maar – wat ik nu ga zeggen, zal misschien wat controverseel zijn – ik vind op dit ogenblik, als je met zeer ernstige zwarte kruispunten zit waarvan je eigenlijk weet dat zolang je het niet volledig aanpakt zoals het hoort, het er niet veilig is voor een fietser om daar over te steken, dan zou ik die fietser ook niet laten oversteken in dat geval. Dan zou ik durven zeggen dat we het wel willen aanpakken, maar omwille van de veiligheid van de gebruiker is het nu niet opportuun om dat te doen.

Want dan moet men inderdaad gewoon kijken of er een lijst is waarin staat of men kleine maatregelen moet nemen die het dan een stukje veiliger kunnen maken. Ofwel zeggen we dat we het helemaal gaan aanpakken, zodat het sowieso veilig is. Dan zou ik toch willen navragen om te kijken of het op die zwarte kruispunten zonder grote werken echt niet mogelijk is om de veiligheid te garanderen. Dan moet men ook naar andere oplossingen zoeken.

Maar inderdaad is er jammer genoeg weer een ongeluk gebeurd, en uiteraard gaat ons medeleven naar de getroffen en de familie. Laat ons hopen dat we die punten kunnen oplossen, maar dat men ook die oefening maakt en dat men dan ook de keuzes durft te maken.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, heel kort wat betreft de dodehoekongevallen. We hebben het hier ook al in de commissie gehad over het feit dat er vanaf 2024 of 2025 een verplichte installatie moet komen bij vrachtwagens en bussen, een camerasysteem en waarschuwingssysteem dat verplicht geïnstalleerd moet worden in nieuwe trucks en bussen. Mijn vraag is gewoon technisch. Er zijn nu nog bussen aangekocht, of recentere bussen die niet uitgerust worden met dergelijk systeem. Is er eventueel een mogelijkheid om de bestaande bussen ook met camera's en waarschuwingssignalen uit te rusten? Als dat zou kunnen, denk ik dat dat, wat dodehoekongevallen betreft, wel een heel goed iets zou zijn. Minister, bent u dus bereid om dat eens te onderzoeken of het eventueel mogelijk is om dergelijke technologische installatie op bestaande bussen te installeren? Dank u.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mevrouw Lambrecht, het verschil tussen de historische lijst en de dynamische lijst wil ik even verduidelijken. Die historische lijst is van 2002, en daar stonden vroeger achthonderd punten op. Daar stonden bij aanvang van deze legislatuur – het exacte cijfer even in het midden gelaten – nog meer dan vijftig punten op, en deze werken we nu in deze legislatuur allemaal weg.

Daarnaast hebben we ieder jaar nieuwe dynamische lijsten met altijd een terugblik op de ongevallen van de voorgaande drie jaar. Dus de dynamische lijst 2022 gaat over de ongevallen uit 2019, 2020 en 2021. Daar stonden driehonderd punten op en daarbij zijn er al 220 gescreend, werken uitgevoerd, of werken gepland. En dat klopt dat er op tachtig punten nog iets moet gebeuren, vandaar dat ikzelf ook continu aan de administratie zeg om over te gaan tot quick wins, want de boodschap dat er eerst nog rioleringswerken moeten gebeuren, dat er nog onteigeningen moeten gebeuren,

dat dit nog moet, dat dat nog moet, daar hebben de slachtoffers of de nabestaanden van de slachtoffers geen boodschap aan.

Dus in die zin denk ik dat we allemaal hetzelfde willen: zo snel mogelijk een en ander veranderen. En dat is ook juist mijn MIA-aanpak (Mobiliteit Innovatief Aanpakken), die innovatieve aanpak om veel sneller ter plaatse te gaan, veel sneller te kijken wat je ergens kunt doen, eventueel met kleine maatregelen, om het een pak veiliger te maken.

Wat betreft het verhaal van de kruispunten, daar moet ik heel eventjes de cijfers juist zetten. Onze ambitie was om 125 kruispunten per jaar aan te pakken. We hebben er vorig jaar geen 125 aangepakt, maar we hebben er 142 aangepakt. Dus we hebben er meer aangepakt dan onze ambitie is.

En we willen maximaal inzetten op conflictvrije kruispunten en we geven meer aandacht aan verkeersveiligheid dan aan doorstroming, ondanks boze burgers die zeggen dat het licht veel te lang rood blijft om rechtdoor te rijden of om rechtsaf te draaien. Maar we willen maximaal conflictvrij, maar soms kan dat niet, en dan gaat opnieuw alle belang naar de actieve weggebruikers en alle belang naar verkeersveiligheid, en dan worden er attentieopwekkende maatregelen genomen, zoals bijvoorbeeld een knipperlicht om te signaleren dat er een fietser kan komen staan of bijvoorbeeld een gevleugeld zebepad. Dus we nemen die bijkomende maatregelen.

Wat betreft de bussen, weet ik dat heel veel bestaande bussen die vandaag al rijden, die camera's hebben, zowel bij De Lijn in regie als bij de pachters. En het verhaal is ook dat de nieuwe bussen het al automatisch verplicht moeten hebben. Ik heb nu geen cijfers of er nog bussen bij De Lijn zijn die geen camera's hebben, maar ik denk dat daar en masse op wordt ingezet. Nu, de nieuwe snufjes geven nog veel meer beeld. Dat heb ik ook onlangs gezien toen ik een bezoek bracht aan een busbouwer. Met wat je dan allemaal ziet op die camera's, dan kan het bijna niet meer gebeuren. Maar ja, er is natuurlijk nog altijd de alertheid.

Dus voor alle nieuwe bussen is het er sowieso. Voor de bestaande heeft De Lijn dat sowieso bij een aantal nog aangebracht. Ik denk dat ik daarmee de bijkomende vragen heb beantwoord.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel, minister, voor uw antwoord ter verduidelijking van de punten en de juiste cijfers. Ik volg u helemaal in dat u aan uw administratie zegt dat als we kunnen gaan voor quick wins, zo snel mogelijk, dat dat prioritair moet gebeuren. Want ook al zijn het de kleine dingen, alles wat kan leiden tot meer verkeersveiligheid – ik moet de commissie niet overtuigen – daar moeten we heel hard voor gaan.

Ook wat betreft het aanpakken van die kruispunten. Waar u zei dat u boven uw doelstelling zit, dat steun ik heel erg. Het is natuurlijk altijd het best om boven de doelstelling te zitten, dus volle steun voor verdere snelle aanpak van al wat niet verkeersveilig is.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Sint-Annaveer in Antwerpen – 1879 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Minister, ik heb op 4 januari een vraag om uitleg ingediend, die werd geweigerd wegens te lokaal. Ik heb dan een schriftelijke vraag ingediend op 31 januari, allemaal op tijd om informatie te hebben over iets wat op 1 april zou ingaan. We zijn nu half maart en ik moet dit in de commissie brengen omdat er geen antwoord kwam via schriftelijke weg. Tot daar het negatieve. U vroeg positiviteit. Ik ben hier met een hele brok positiviteit.

Sinds april 2022 is in Antwerpen een tweede veerboot ingezet aan het Sint-Annaveer tussen Linker- en Rechteroever aan het Steen om een frequentie te hebben van om de vijftien minuten. Om het kwartier kan men per boot oversteken naar de andere kant van de Schelde. Die maatregel kwam er om een continue dienstverlening te hebben tussen beide oevers tijdens de werken aan de liften van de Sint-Annatunnel, maar ook als proefproject om te kijken wat de impact is van zo'n verhoging van de frequentie van het veer. De inzet van een tweede veerboot was tot nu toe een succes. Het gebruik is van 500.000 naar bijna 1 miljoen gegaan. Fantastisch succes. Er is een nieuwe elektrische boot aangekocht om de frequentie te kunnen verzekeren. Daar kunnen we in zijn geheel een positieve evaluatie van maken.

De werken aan de Sint-Annatunnel zijn jammer genoeg nog niet gedaan. Men gaat nu verder met de roltrappen, binnenkort gaat de tunnel nog eens helemaal dicht zelfs. Toch horen we, minister, dat u die tweede veerboot op 1 april uit dienst gaat nemen en de frequentie van het veer verlagen tot één keer om het half uur. Dat is jammer, net omdat het zo'n positief project is. Er is dan ook al snel een petitie gestart door mensen van Linkeroever die het tweede veer willen behouden. Die is 2855 keer getekend op amper twee weken tijd. Er is een breed akkoord, zelfs binnen de Antwerpse gemeenteraad en het stadsbestuur. Ze zijn het daar zelden over veel eens, maar hierover zijn alle partijen het eens: het veer is een goede zaak. Ze hebben u twee keer een brief gestuurd om het veer te behouden, maar kregen geen duidelijk antwoord.

Dat is jammer. Het veer was niet alleen een alternatief tijdens de werken aan de liften, maar het was ook een proefproject. Dat tweede veer zorgt voor een stipt en aangenaam openbaar vervoer. Het is de meest betrouwbare oeververbinding, want we hebben ook nog de tram, maar die is niet geweldig betrouwbaar. We hebben de tunnel, die redelijk verzadigd is en waar heel wat problemen zijn, zeker met de werken. Onlangs is nog bus 36 geschrapt. Dat was ook een verbinding tussen Linker- en Rechteroever. Die bestaat niet meer. Het zou heel spijtig zijn, mocht dit alternatief verdwijnen.

Minister, kunt u mij een overzicht bezorgen met de evolutie van de reizigersaantallen van het Sint-Annaveer na de inzet van een tweede veerboot? Dat is ondertussen via een andere weg al publiek gemaakt, maar misschien kunt u dat nog updaten. Hoe evalueert u het project van de inzet van een tweede veerboot? Wat is de planning voor de werken aan de roltrappen van de Sint-Annatunnel? Over welke periode zullen die worden uitgevoerd? Bent u bereid om de tweede veerboot van het Sint-Annaveer ook na 31 maart te laten varen? Wanneer krijgen de werknemers van de veerdienst duidelijkheid over de toekomst van het veer en de tewerkstelling?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, mijnheer D'Haese. Aangezien uw intro negatief was, heb ik toch nog eventjes genoteerd hoeveel schriftelijke vragen ik het voorbije jaar had. Dat waren er 1700. En 97 procent daarvan is tijdig beantwoord. Dat is beter dan het Vlaamse gemiddelde. Dus wat dat betreft, denk ik dat ik mezelf een pluimpje mag geven. 1700 vragen tijdig beantwoorden, dat is geen makkie. Daar hebben onze administratie en mijn kabinet heel veel werk mee.

Het Sint-Annaveer was voor alle duidelijkheid geen proefproject. Dat was wel degelijk een minderhindermaatregel. Jullie weten allemaal dat er heel veel problemen waren

met de liftkokers van de Sint-Annatunnel. In 2019 waren die maar honderd dagen op een heel jaar toegankelijk. Het is een lijdensweg geweest om de juiste aannemer te vinden. We hebben daar het geweer van schouder veranderd qua planaanpak. En finaal hebben we dan ook een geschikte aannemer gevonden. De werken duurden ruim een jaar: een half jaar voor Rechteroever en een half jaar voor Linkeroever. Die werken zijn nu klaar. Dat zijn de werken aan de liften, zodat mensen met een fiets of een rolwagen of wat dan ook, ook gemakkelijk die tunnel kunnen gebruiken.

Als minderhindermaatregel hebben we toen gezegd dat we een extra veerboot zouden inleggen. We weten immers dat als minder mensen de tunnel kunnen gebruiken, het handig is om meer mensen het veer te laten nemen. Maar dat veer heeft natuurlijk ook een beperkte capaciteit, en dus moet je zien dat men daar geen uur moet wachten om het volgende veer te kunnen nemen. Daarom hebben we als minderhindermaatregel een extra veer ingezet, en dat voor de duur van de werken, dus voor het hele jaar dat er aan de liften en de liftkokers gewerkt werd.

Ik ben blij dat iedereen het erover eens is dat dat een zeer goede maatregel was. We zijn daar niet over één nacht ijs gegaan, omdat die maatregel 1,8 miljoen euro kost. Dat is geen kleingeld. Dat moeten we ook duidelijk meegeven. Tegelijkertijd wil ik ook meegeven dat vervoer over water onder het vervoer op maat valt. En het is niet aan mij om jaar na jaar recurrent 1,8 miljoen euro vrij te maken om dat Sint-Annaveer te optimaliseren. Ik zou dat wel graag willen doen, maar dan moet ik natuurlijk het akkoord hebben van de vervoerregioraad zelf. Het kan zijn dat de stad Antwerpen het zelf ten laste wil nemen of dat de vervoerregioraad het wil financieren met de middelen voor vervoer op maat die de Vlaamse overheid ter beschikking stelt. En een derde alternatief is dat het eventueel als minderhindermaatregel kan worden opgenomen bij Lantis. Maar tot op heden was dat niet voorzien. Dat onderzoek loopt, of het eventueel bijkomend als minderhindermaatregel kan worden genomen.

Mijn budgetten liggen alleszins vast. De budgetten voor vervoer op maat liggen vast. Ik kan niet zomaar eventjes 1,8 miljoen euro uit mijn mouw schudden om dat bijkomend te voorzien. Het positieve van dat extra veer en het feit dat er heel veel gebruikers waren, nemen we zeker mee. We gaan nu kijken wat kan. Alleszins heeft het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, dat de exploitatie doet, zich bereid verklaard om dat extra veer te kunnen voorzien.

Ik weet dat er soms ook wat discussie was of die mensen die dat nu bemannen, hun job zouden kwijtraken. We hebben heel wat veren in Vlaanderen en er moeten natuurlijk overal personeelsleden op zitten. Vorig jaar rond deze tijd was het een issue of we tijdig de mensen zouden vinden om dat veer te bemannen. Dat is alleszins van de baan.

Een bestending, op het moment dat we de middelen ervoor hebben, via de vervoerregio of via Lantis, dat zijn we dus aan het bekijken. En dan gaan we daar toekomstgericht mee om. U zult nu meteen zeggen dat dat veel te laat is en dat het snel 1 april zal zijn. Daarom zitten we daar ook met vereende krachten op, om te bekijken wat kan. U zult begrijpen dat ik niet zomaar plots 1,8 miljoen euro vanuit het niets uit mijn mouw kan schudden. En het was geen proefproject. Ik weet niet waar u dat haalt. Het was wel degelijk gewoon een minderhindermaatregel. Het is het Agentschap Wegen en Verkeer, dat bevoegd is voor de Sint-Annatunnel, dat die kosten ten laste heeft genomen in het kader van de minderhindermaatregel.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Bedankt voor de antwoorden, minister. Een vraag die u nog niet hebt beantwoord, is de vraag rond de planning van de werken over de roltrappen in de Sint-Annatunnel. Over welke periode vinden die plaats? Het is een minderhindermaatregel, maar de hinder is niet voorbij. Dat is natuurlijk een cruciaal element:

men is nog aan de roltrappen aan het werken. Minister, of dat nu een officieel proefproject was of niet, het is in elk geval een experiment geweest over een jaar tijd waarvan de uitkomst superpositief is. Dus ik zou zeggen: omarm het. Wie het organiseert, maakt de personen die op die veerdienst stappen, niet zo heel veel uit.

U zegt dat u het niet rap rap voor 1 april kunt regelen, maar de vraag is dan wanneer u voor het eerst contact hebt opgenomen met de vervoerregioraad, met Lantis, met alle instanties waar u het daarnet over had, om een doorstart te maken. Wanneer was het eerste contact daarrond?

U zegt dat het niet aan u is en dat u het fiat nodig hebt van de vervoerregioraad. Ik kan u opnieuw positief nieuws brengen – ik ben vandaag in een heel positieve bui – want u hebt dat fiat. U hebt het al twee keer per brief gekregen via een vraag van de voorzitter van de vervoerregioraad, Koen Kennis, die ook schepen van Mobiliteit is in Antwerpen. Hij heeft al twee keer een brief gestuurd met de vraag om dat veer te behouden. Dus die is alvast fan. Er zijn weinig zaken waar Koen Kennis en mijn partij het over eens zijn, maar dit is alweer een van die zaken. Wie het organiseert, minister, dat maakt niet zoveel uit, zolang er maar een continuïteit is. Dus is mijn vraag wanneer er overleg is geweest. Is dat overleg bezig? Kunnen we de continuïteit op 1 april garanderen of kunnen we het eventueel nog een paar maanden verlengen om het alle kansen te geven?

Tot slot, het proefproject was wel de moeite. Ik heb hier een studie over de nieuwe Scheldeoververbinding, de befaamde brug, de fietsersbrug op het Zuid. (*Jos D'Haese toont de studie.*)

Wat staat er in die studie? Men neemt als uitgangspunt: "Een centrumveer Sint-Anna met volcontinue bediening en sterke verhoging van de frequentie elke tien minuten." Dat is een verhoging van de frequentie in plaats van een verlaging. Dat is het uitgangspunt van de studie van de brug die men in Antwerpen wil gaan bouwen. Men zegt in de studie dat we echt moeten gaan investeren in een verhoging van een frequentie en de kwaliteit van dat veer. Toekomstgericht naar de mobiliteit in Antwerpen is het dus duidelijk dat we dat nodig hebben. Dus is mijn vraag wat u allemaal aan het doen bent om ervoor te zorgen dat dit zal gebeuren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We hebben de roltrappen gedaan omdat de liftkokers volledig stillagen. Dan kan iemand met een beperking of met een fiets moeilijk naar de andere kant gaan. Daarom hebben we het sowieso gedaan voor het verhaal van de liftkokers. De roltrappen liggen maximum één of twee dagen uit, maar dan kan men nog altijd de liftkoker gebruiken.

Op de vraag wanneer ik met wie heb gesproken, kan ik zeggen dat ik een schrijven heb ontvangen van de stad Antwerpen en recent van de voorzitter van de vervoerregioraad. We moeten dan wel de middelen verschuiven, en dan moet ik een beslissing van de vervoerregioraad hebben. Die hebben we momenteel nog niet, want zij zeggen zelf om gebruik te maken van een deel van de VoM-middelen (vervoer op maat) om dat te faciliteren. Dus we zullen het overleg verder laten plaatsvinden, en hoe sneller hoe liever. Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) staat klaar om het te bestendigen, maar we moeten zien waar we budgetten vinden. Natuurlijk, ik zou budgetten kunnen verschuiven. We hadden het daarnet over een aantal kleinschalige ingrepen van het Agentschap Wegen en Verkeer. Die zijn ook heel belangrijk; alles is heel belangrijk. Vandaar kijken we naar wat mogelijk is, maar op dit ogenblik heb ik geen extra middelen, geen 1,8 miljoen euro recurrent, want het zal jaar na jaar ter beschikking moeten zijn om dat volledig te gaan uitrollen. We zijn zeker on speaking terms met de stad Antwerpen. Ik heb ook de piste van Lantis op tafel gelegd met de vraag of het daar kan. U weet dat in het kader van de Oosterweelverbinding er heel wat minderhindermaatregelen werden genomen.

Wat betreft de studie waarnaar u verwijst, kan ik zeggen dat de studie er is gekomen naar aanleiding van het onderzoek naar leefbaarheidsprojecten en welke bijkomende Scheldeverbinding er moet komen. Er is finaal niet voor een extra veer gekozen, maar voor een brug.

U zegt dat de uitgangspunten toen anders waren, ja dat ...

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Het gaat niet over een veer in plaats van een brug. Het gaat over de methodiek. Men zegt dat men op zoek is naar een nieuwe oeververbinding. "Vermits 2030 de tijdshorizon is voor de ingebruikname van de oeververbinding, vormt het routeplan 2030 de basissituatie, dit wil zeggen een situatie met een goedwerkende voetgangerstunnel Sint-Anna én een centrumveer met volcontinue bediening en een sterke verhoging van de frequentie elke tien minuten." Waarom? Om fietsersstromen op te vangen tijdens de 6 procent van de tijd dat die brug omhooggehaald wordt en dus buiten gebruik zal zijn. Dat is het uitgangspunt dat men nu gebruikt om 254 miljoen euro uit te geven aan een nieuwe brug. Daarover kunnen we nog een aparte discussie hebben. In plaats van de frequentie te verhogen, zoals men in de studie stelt, gaat u ze verlagen.

Uit uw antwoord begrijp ik dat u eigenlijk zelf geen initiatief hebt genomen om het veer te verlengen. Ik heb gehoord dat u brieven hebt gekregen en verder wilt overleggen. Ik wil u oproepen om dat overleg alle kansen te geven, om op zoek te gaan naar die budgetten en, minister, het hoeft niet in één keer 1,8 miljoen euro zijn, maar verleng dat veer tot aan de zomervakantie, om tijd te hebben voor een oplossing. Ik probeer constructief te zijn en voorstellen te geven om eruit te geraken. Laat ons een beetje creatief zijn om een stuk budget te zoeken om dat veer nog open te houden, op zijn minst tot aan de zomervakantie, om gesprekken te voeren met de vervoerregio, met Lantis, de stad Antwerpen, het maakt me allemaal niet uit, zolang we dit fantastische project maar verder kunnen zetten.

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 het effect van de nationale vakbondsactie van 10 maart 2023 op de werking van De Lijn – 1785 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het nationale vakbondsfront kondigde een nationale actie aan voor vrijdag 10 maart. Het was anders gezegd een nationale staking voor meer koopkracht. Als er al één zaak positief is aan deze actie, dan is het dat de vakbonden hiermee zelf de automatische loonindexering aan het opblazen zijn.

Een dergelijke actie heeft natuurlijk een negatief effect op de werking van De Lijn, waarbij de reiziger opnieuw de enige en echte gedupeerde is. De reiziger werd trouwens nog niet zo lang geleden weer eens het slachtoffer, want op dinsdag 14 februari was er ook nog een actie bij De Lijn, maar dankzij de aangepaste dienstverlening kon 65 procent van de ritten uiteindelijk wel plaatsvinden. Als je dat bekijkt per provincie, dan was dat in Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant 69 procent, en in West-Vlaanderen bijvoorbeeld 62 procent.

Hierbij toch ook een mooi dankjewel naar al die chauffeurs, dispatchers, technici en alle andere De Lijn-medewerkers om toch te werken en in te zitten met de kinderen die naar school moeten, mensen die op hun werk moeten geraken, mensen die een

dokters- of ziekenhuisbezoek moesten afleggen, en zo verder. Het staat me ook voor dat dat ook allemaal beter en beter verloopt op het vlak van planning, communicatie, aanpassing van de dienstregeling, info via de app.

Op zondag 5 maart begon De Lijn al met een communicatie naar de reiziger, zodat die al wist waar de correcte informatie te halen viel. En ook op de dag van de staking zelf wisten de mensen eigenlijk waaraf en waaraan wat de gewaarborgde dienstverlening betreft. Naar aanleiding van deze staking had ik een aantal vragen.

We hebben ondertussen een aantal stakingen gehad. Hoe evalueert u de nieuwe werking?

Zijn er nog punten die verbeterd kunnen worden om de reiziger nog minder slachtoffer te laten zijn van dergelijke acties?

De vakbonden hadden gesteld dat het decreet het voor de reiziger slechter zou maken dan de afspraken die zij in het verleden hadden. Het is onverklaarbaar dat ze dan toch naar het Grondwettelijk Hof trokken tegen die gegarandeerde dienstverlening. Maar hoever staat het in deze lopende procedure?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We weten allemaal dat er bij een staking heel wat mensen het slachtoffer zijn. Denk aan studenten die niet op school geraken, werknemers die niet op het werk geraken, maar ook mensen die een uitstap of een ziekenhuisafsprak missen. Er is dus altijd wel iemand de dupe van die stakingen.

De continuïteit van de dienstverlening hebben we dan ook ingevoerd, en het volledige parlement was het erover eens dat dat een goede zaak was. Ik denk ook dat we vandaag de dag zeker kunnen stellen dat dat een goede zaak is, en dat het alleszins zorgt voor heel wat garanties, heel wat betere info naar de reizigers toe. En dat is wat ze vooral gedaan hebben.

Alleszins moeten de chauffeurs heel duidelijk van tevoren aangeven of ze werkwilig zijn, dan wel gaan staken. Aan de hand van die boodschap kan De Lijn dan een aangepast vervoersplan opmaken, en daarover communiceren. Chauffeurs die te laat reageren, krijgen daar natuurlijk ook een sanctie voor. Anders loopt de planning opnieuw helemaal in het honderd.

Bij die laatste staking werden gemiddeld 57 procent van alle ritten uitgevoerd. Dus op zich weten we dat het vooral de mensen bij de pachters zijn die vaak minder geneigd zijn tot staken.

Alleszins evalueer ik de continuïteit van de dienstverlening als positief. Ik moet wel meegeven dat er zeker nog een aantal verbeterpunten zijn, en dat is logisch als je met een systeem bezig bent. Dan kun je daar altijd wel wat uit detecteren.

Het feit dat onder andere de exploitanten niet gevat zijn door deze regelgeving – zij vallen niet onder de continuïteit van de dienstverlening – is op zich een beetje spijtig. Maar bij de nieuwe bestekken stelt De Lijn ook wel telkens voor om bij stakingen gericht te communiceren, zodat ook daar de planning niet in het honderd loopt.

Verder blijft ook de communicatie als dusdanig een pijnpunt. U weet dat bij de eerste toepassing van de continuïteit van de dienstverlening er nog heel wat problemen waren met het manueel blad dat ingevuld moest worden. Dat gaat al een stuk beter, maar ook daar zal men nog wel wat verbeteringen doorvoeren. Men zal in de communicatie bijvoorbeeld geen onderscheid meer maken tussen de dagen voor de staking en de dag van de staking zelf. Nu is dat wel nog het geval. Men zal heel gericht informeren.

Daarnaast is er ook de routeplanner en de haltepagina en de lijnpagina. Ook daar waren nog wel wat pijnpunten die men nu zal verwerken.

Dan was er het arrest van het Grondwettelijk Hof. Daar kan ik u meegeven dat de vakorganisaties op 16 december 2021, ondanks het feit dat ze alle tijd gekregen hadden om een tegenvoorstel uit te rollen, finaal toch naar het Grondwettelijk Hof zijn getrokken om de regeling van de continuïteit aan te vechten. Dat betreurt ik uiteraard.

Ondertussen is de datum bekend. Het Grondwettelijk Hof komt samen op 29 maart van dit jaar, in openbare zitting. En doorgaans volgt drie maanden later een arrest. Ik vermoed alleszins dat we voor het zomerreces een arrest hebben. En ik hoop uit de grond van mijn hart, ten behoeve van de reiziger, dat dat een arrest zal zijn waarbij de grieven van de vakorganisaties van tafel worden geveegd.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik kan alleen maar die laatste woorden met u delen. Ik denk aan de vele mensen, vooral de vele reizigers en belastingbetalers in Vlaanderen.

Minister, ik vond uw antwoorden volledig en afdoend, dus ik heb geen bijvragen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, u hebt het zelf aangehaald. Er waren inderdaad nog problemen met de communicatie naar de reiziger toe via die app en die routeplanner. Waaraan lagen die problemen eigenlijk? Want we dachten toch dat dat allemaal op punt stond. Blijkbaar is dat toch nog niet zo. Op die manier stonden heel veel reizigers alsnog in de kou. Ik denk dat dat toch een extra zaak is waar dringend werk van moet worden gemaakt, zodat naar de toekomst toe reizigers accuraat geïnformeerd zijn, en niet in de kou blijven staan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er waren inderdaad een paar mankementen, waarbij ze nu in die communicatie nog bijkomende verbetervoorstellen hebben gedaan om dat toekomstgericht te voorkomen. Men werkt daar dus volop en continu aan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de adviezen tot verbetering van de aanpak van complexe projecten – 1822 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, de aanduiding als 'complex project' werd zo'n negen jaar geleden ingevoerd om moeilijke infrastructuurdossiers vlot te trekken. Om tot een snellere uitvoering te komen, zouden de verschillende alternatieven voor een project samen worden onderzocht. Het studiewerk verloopt zo veel mogelijk parallel en alle partijen krijgen inspraak. Een aantal bekende lopende complexe projecten zijn onder andere de uitbreiding van de Antwerpse haven en een nieuwe sluis in Zeebrugge.

Acht jaar na de start van het decreet complexe projecten is er nog geen enkel project vergund geraakt, laat staan uitgevoerd. Dat zeg niet ik, dat zeggen de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij (SALV).

Een aantal redenen zijn de hoge hoge onderzoekslast, de veelheid aan procedure-stappen, onvoldoende draagvlak. Er zijn echter ook externe factoren zoals politieke besluiteloosheid, administratieve verkokering en nieuwe inzichten of regelgeving. Al deze oorzaken zorgen vaak voor langdurige vertraging. Daarom formuleren de raden in een nieuw advies een aantal voorstellen om de aanpak van die complexe projecten te verbeteren.

De verkenningsfase van het complex project zou transparanter en beter onderbouwd moeten worden. Daarbij moet het duidelijker zijn waarom het project nodig is en welk probleem daarmee kan worden opgelost. De raden adviseren tevens om meer te investeren in overleg, waarbij stakeholders elkaars bekommernissen leren kennen in plaats van te spreken in termen van tegenstand.

De SERV, de MORA en de SALV stellen voor om alternatieven sneller af te wegen en de mogelijkheden te onderzoeken om projecten bij te sturen. Tot slot zal ook gewerkt moeten worden op randvoorwaarden zoals continuïteit in de besluitvorming, het voorkomen van een juridisch steekspel en rapportage in het Vlaams Parlement.

Vandaar een aantal vragen voor u: bent u van plan om de adviezen van de drie raden mee te nemen en de voorstellen uit te werken? Een tweede vraag: welke lopende complexe projecten kunnen op korte termijn vergund worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mijnheer Verheyden. U weet dat grote infrastructuurwerken altijd een vergunning nodig hebben en dat de doorlooptijd van het bekomen van die vergunningen vaak heel lang duurt. Vandaar dat men vroeger – in navolging van de Commissie-Berx en de Commissie-Sauwens – gekomen is met het decreet complexe projecten om te zorgen voor een versnelling van die grote infrastructuurprojecten.

Het decreet dateert inderdaad van 2015. Er zijn een twaalfstal procedures opgestart, sommige zijn ook stopgezet. Maar het klopt inderdaad dat er nog geen enkel gefinaliseerd is. Ik kan u wel zeker meegeven dat ik de timing van die complexe projecten altijd heel nauw blijf opvolgen. Telkens opnieuw maan ik mijn administraties tot spoed aan, om die tijdsbestekken en tijdsdoorloop toch maar te blijven bewaken.

Er zijn inderdaad nu adviezen op basis van het intern onderzoek dat er is geweest. Ik moet u zeggen: ik ben zelf niet bevoegd voor Omgeving, het is het Departement Omgeving dat in deze bevoegd is voor de regelgeving. Uiteraard praten wij wat dat betreft wel vaak met elkaar, want zoals ik al zei zijn die infrastructuurwerken nauw verbonden met heel het vergunningenbeleid. Alleszins hebben we samen al intern een evaluatie gedaan bij onze administraties om te kijken hoe een en ander sneller kan. Ik denk dat we dat het best ook nog eens extern grondig gaan moeten analyseren, want als ik zelf kijk naar het complex project Noord-Zuid en zie hoeveel openbare onderzoeken daar al gevoerd zijn ...

Ik praat ook vaak met mensen, het is niet dat alleen de heer Jos D'Haese dat doet. Wij komen heel vaak onder de mensen en dan hoor je vaak dat er een procesmoeheid is bij mensen. We moeten alles op alles zetten om die procedures nog eens grondig te analyseren en te kijken wat beter kan.

Tegelijkertijd moet ik ook wel meegeven dat collega Demir ook al een aantal initiatieven heeft genomen. We hebben het daarstraks gehad over andere vergunningen, los van complexe projecten, met de vele procedures bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Collega Demir heeft al initiatieven opgestart om onder meer het aantal leden bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen en de doorlooptijden van de procedures daar te downsizen. Zo weet men sneller waar men aan toe is. Momenteel loopt alleszins ook de oefening met de MER-procedure (milieueffectrapport). Bij elke stap die wij

nemen in het kader van projectbesluiten moet er een MER gemaakt worden. Er is al heel vaak de opmerking gemaakt dat er vaak veel te detaillistisch met de eerste plannen wordt omgegaan. Ook dat ligt op tafel om te kijken hoe men dat kan analyseren.

Alleszins: ik blijf al die complexe projecten volgen. Ik heb Noord-Zuid al vernoemd, maar ik wil zeker niemand oneer aandoen: er is onder meer ook het complex project van Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA) en het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge. Ik zag dat mevrouw Fournier daarop aan het wachten was. We blijven al die projecten, maar ook de andere planningsinitiatieven nauwgezet opvolgen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ja, ik heb nog een bijkomende vraag, minister. Het is natuurlijk bijzonder goed dat u er de nood van inziet dat er inderdaad moet worden doorgewerkt. Heel veel van die projecten zijn ook economisch zeer belangrijk. Denk maar aan de zeesluis in Zeebrugge, Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA) en dergelijke meer. Dat zijn projecten waar jobs van afhangen en waar investeringen van afhangen en waar, met andere woorden, onze welvaart ook van afhangt. In die zin denk ik dat het belangrijk is dat er wordt gekeken hoe men die procedures kan inkorten.

U hebt gezegd dat er een interne evaluatie is gebeurd bij uw administratie en bij die van Omgeving, om te kijken hoe er sneller kan worden gewerkt, en dat er ook een analyse loopt van een aantal procedures. Ook daarvoor zou ik er willen op aandringen om daar spoed achter te zetten. Ik had trouwens graag vernomen, als dat mogelijk is, tot welke conclusies men is gekomen bij die interne evaluaties van de diverse departementen. Zijn daar zaken bij waar op bijzonder korte termijn op ingespeeld kan worden, zodat er een versnelling hoger geschakeld kan worden? Nogmaals, ik denk dat dit in het kader van de economische belangrijkheid van die projecten en de oproep van de verenigingen van de SERV, de MORA en de SALV wel noodzakelijk is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Heel kort: wat onder andere bij de administraties naar boven kwam is het verhaal van de MER's die opgemaakt worden, en ook de detailleringsgraad. Er is natuurlijk altijd de afweging dat er veel inspraak moet zijn, maar als er inspraak is en er worden bepaalde elementen op tafel gelegd, dan moet daar ook 'bemerkt' worden. Er is onder andere een discussie of bij het voorkeursbesluit, dat het eerste definitief besluit is van een point of no return, al zo gedetailleerd te werk moet worden gegaan. Finaal doe je dat in de volgende fase, de onderzoeksfase, nog eens allemaal over. Ik kan hier zeker de sluis van Zeebrugge als voorbeeld geven. We hadden een goedgekeurd voorkeursbesluit, we zaten finaal in de onderzoeksfase, en dan kregen we plots nog x aantal voorstellen die we opnieuw moesten gaan 'bemerken'. Ik denk dat we dergelijke zaken in de toekomst moeten voorkomen.

Het is natuurlijk nieuwe regelgeving, dus voor een stuk is dat 'al doende leert men'. Vandaar dat ik ook blijf zeggen dat we op de timing moeten blijven waken. Heel vaak zijn de procedures van complexe projecten procedures waar men al decennialang over spreekt. Dat is zo onder andere met ECA Antwerpen, met Doel en met de Noord-Zuidverbinding. Voor dergelijke grote projecten weet je dat 'korte termijn' een relatief begrip is en dat het in de ogen van velen een lange termijn is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toekomst van e-fuels voor verbrandingsmotoren
– 1823 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, collega's, het is duidelijk, er zit ruis op de intentie om een verbod op verbrandingsmotoren in te voeren in 2035. Het comité Coreper I van de Europese Unie heeft besloten om het verbod op verbrandingsmotoren in 2035 even in de wacht te zetten. De reden is dat Duitsland dwars is gaan liggen. Duitsland is tegen een volledig verbod op verbrandingsmotoren, en wil een uitzondering voor motoren die op synthetische brandstoffen lopen. Deze in de fabriek gemaakte brandstof zou CO₂-neutraal zijn en dus een volledig verbod op benzine- en dieselmotoren overbodig maken.

De Duitse minister van Financiën Christian Lindner zei onlangs tegen de Duitse media dat zijn doel is om het verbod niet door te laten gaan. Hij wil de verkoop van benzinemotoren toestaan, als ze maar op synthetische brandstof lopen. Minister, u hebt onlangs uw koers aangepast en nu heet het dat men voor technologie-neutraliteit is. Synthetische brandstoffen, de zogenaamde e-fuels kunnen daarin een significante rol spelen, zo zei u. U bevestigde uw standpunt in de plenaire zitting van 8 maart laatstleden, maar ook eerder in de commissie Vlaams Energie- en Klimaatplan. Vandaar, minister, dat ik toch drie belangrijke vragen voor u heb.

Wilt u, gezien het pleidooi voor technologieneutraliteit, dezelfde ondersteuning bieden aan de uitrol van e-fuels, zoals dat momenteel gebeurt met de elektrificatie van het wagenpark?

Volgens de transportsector zullen e-fuels meer dan elektrificatie een rol spelen in de vergroening van de sector. Zet u ook in op de uitrol van tankstations waar e-fuels beschikbaar zijn?

Welke maatregelen kunt of wilt u nemen om het gebruik van e-fuels in bestaande verbrandingsmotoren in de kijker te zetten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Verheyden, voor uw vraag. Ik dacht dat wij het daar vorige week al uitgebreid over hadden gehad, maar klaarblijkelijk is het nog niet zo heel duidelijk. Ik wil het dus zeker graag even verduidelijken, maar ik wil nu al onmiddellijk bij de intro zeggen dat ik vanmorgen in Antwerpen was op de Mobility Hub van DHL. DHL heeft daar een samenwerking met Shell en met Ford Transit, en zij hebben daar al honderd Ford E-Transits aangekocht. Wat dat betreft kiezen zij in het verhaal van de logistieke sector voor zero emissie, en ook specifiek voor elektrificatie. Ik heb daar ook specifiek de vraag gesteld hoe zij staan ten aanzien van die e-fuels, maar daar was het antwoord unaniem dat dat eigenlijk vandaag de dag niet echt aan de orde is.

Ik wil alleszins mijn standpunt nog eens extra verduidelijken, in de hoop dat ik volgende week niet opnieuw een vraag zal krijgen. Alleszins is het onze opzet om te gaan naar een CO₂-reductie. Ik denk dat we dat moeten doen, gelet op alle klimaatuitdagingen waar we voor staan. We kiezen dan ook maximaal voor zero emissie. We willen zo snel mogelijk af van die fossiele brandstoffen, en dit vanwege het klimaat, maar ook vanwege onze gezondheid. Want u weet dat die fossiele verbrandingsmotoren tegelijkertijd nog heel wat fijne stofdeeltjes uitstoten.

Het principe om naar die CO₂-reductie te gaan, doen we via verminderen, verschuiven, vergroenen, of verduurzamen. We bekijken daarbij de verschillende vervoersmodi. Als er geen mogelijkheden zijn om volledig zero emissie te gaan, dan kijken we naar wat er bijkomend mogelijk is. Kortom, we blijven daar vasthouden aan die technologie-neutraliteit. Ik denk dat ik vorige week ook heel duidelijk heb gezegd dat we bij het personenvervoer zien dat de elektrificatie zich volop doorzet, en dat aan een razendsnel tempo.

Inzake vrachtvervoer gingen we in eerste instantie vooral ervan uit dat het daar om waterstof ging. Herinner u de verhalen rond Colruyt. Herinner u ook de vergroening van de busvloot, waar er eerst ook proefprojecten rond waterstof zijn geweest. Wel, men kiest ook daar nu, zeker voor de korteafstandsverplaatsingen, voor elektrificatie.

Maar er zijn bepaalde modi waar elektrificatie nog niet echt kan. Zo is er het voorbeeld van de oldtimers, waarbij men toch vaak wil blijven werken met een verbrandingsmotor. Een elektrische motor is nu eenmaal geen verbrandingsmotor, dus daar werkte dat niet. Daar zou je kunnen zeggen om dan toch naar zoveel mogelijk CO₂-reductie te gaan, door daar in te zetten op andere lage-emissiealternatieven. Maar die e-fuels hebben wel nog altijd een emissie, die stoten wel nog altijd stofdeeltjes uit, het is wel nog altijd een verbrandingsmotor.

Tegelijkertijd, en dat wil ik toch ook wel benadrukken, is het voordeel van elektrificeren ook nog eens dat het een enorme impact heeft op het geluid. Een verbrandingsmotor maakt nu eenmaal veel meer geluid. In die zin is ook dat dus een enorme meerwaarde, minder geluid en geen kleine stofdeeltjes bij die geëlektrificeerde wagens.

Over vrachtvervoer hoor ik zelfs dat voor langeafstandsvrachtvervoer ook al gekeken wordt naar elektrificatie, vanwege de batterijtechnologie die heel snel vooruitgaat, en dat geldt ook voor de scheep- en luchtvaart. Ik zeg opnieuw dat het voor mij alle mogelijke technologieën mogen zijn. We hebben geen glazen bol, en ik geloof volop in die technologische vooruitgang. Maar het moet alleszins wel met een drastische CO₂-reductie, en het liefst ook volledig emissievrij, zijn. Daar willen we volop op inzetten.

U hebt vorige week ook gehoord van de transitie-manager dat de e-fuels nog zeer duur zijn in aankoop. Misschien zit daar binnenkort wel muziek in, maar op dit ogenblik is dat nog niet zo. Wij kiezen in eerste instantie toch altijd voor die zero emissie.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik vind uw antwoord zo'n beetje boter noch vis. Wat die e-fuels betreft, zegt u dat u vanmorgen contact hebt gehad met DHL en anderen die zeggen dat ze gaan inzetten op elektrificatie. Dat zijn grote firma's, dat zijn multinationals die het financieel aankunnen om hun wagenpark te gaan elektrificeren. We hebben duidelijk het voorbeeld gehoord van bijvoorbeeld de kleine Vlaamse transporteurs met gemiddeld zeven vrachtwagens die zeggen dat het duur is om die laadpaal te gaan zetten, dat ze daarvoor ondersteuning nodig hebben, dat ze vrezen dat hun sector op de fles zal gaan en dat men zal uitwijken naar Nederland en Duitsland. Een elektrische vrachtwagen kost momenteel trouwens drie keer meer dan een dieselmotor.

U hebt het over verminderen, verschuiven, verduurzamen en u zegt dat als er geen zero emissie is, u gaat kijken wat er nog mogelijk is. U verwijst daarbij naar de oldtimer maar het beleid vergeet toch wel dat men met de realiteit zit van meer dan 270 miljoen bestaande voertuigen in Europa en meer dan 5 miljoen wagens hier in België die met een verbrandingsmotor rijden, die momenteel direct kunnen bijdragen tot het decarboniseren van transport. Met koolstofarme en hernieuwbare

brandstoffen kunnen die wagens de decarbonisering van transport versterken en zelfs versnellen. U kunt dus sneller uw doeleinden bereiken en toch sluit men de ogen. Dat potentieel wordt, zoals gezegd vandaag, door het beleid vergeten. De vraag is niet of men moet kiezen voor elektrificatie of voor koolstofarme hernieuwbare brandstoffen. De sleutel ligt erin om beide reductiepaden in te zetten. Ons standpunt is 'Don't change the car but change the fuel', waardoor geen enkele burger die zich geen dure elektrische wagen kan aanschaffen en kan opladen, aan de kant van de weg wordt gelaten en dus verder kan rijden met e-fuels en zelfs met die geavanceerde biobrandstoffen.

Mijn vraag is waarom u toch zo hardnekkig blijft weigeren om dat reductiepad voor CO₂ in te zetten. Een hybride wagen met geavanceerde biobrandstof heeft nu al, over de hele levenscyclus bekeken, een CO₂-uitstoot die 20 procent lager is dan die van een gemiddelde batterij voor een elektrisch aangedreven wagen. Dat zijn effectief bewezen wetenschappelijke data. Waarom blijft men dat toch miskennen? Waarom blijft u dat ook miskennen? Ik vraag me dan af of men nog wil dat mensen zich vrij kunnen bewegen met een voertuig naar keuze. Of wil men inderdaad dat elektrische wagens door een bepaald welgesteld deel van de bevolking kunnen worden aangekocht? Is dat de achterliggende reden waarom men kiest voor die te dure wagens die de man en de vrouw in de straat niet meer kunnen kopen? Ik durf ook luidop de vraag te stellen naar de manier waarop men de verkeerscongesties wil aanpakken.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, onze fractie wil hier ook graag het standpunt dat u zojuist hebt gegeven, mee ondersteunen. Wij zijn ook van mening dat we de vooruitgang van de technologieën die er zijn, goed moeten blijven opvolgen, goed moeten blijven monitoren. De transitie-manager heeft vorige week ook nog gezegd dat die e-fuels, die biobrandstoffen, een goede tussenstap kunnen zijn maar dat ze zeker niet de oplossing bieden omdat ze inderdaad nog altijd methaan en stikstofdioxide blijven uitstoten.

Het zou jammer zijn om daar nu heel veel investeringen in te doen, in de wetenschap dat het geen goed duurzaam alternatief is. Voor sectoren waar elektrificatie nu nog niet aan de orde is, zoals de industrie, de scheepvaart, de luchtvaart, kunnen we het behouden en daar kan het eventueel wel zijn nut bewijzen. Ik denk dat we inderdaad moeten blijven inzetten op die nieuwe technologieën. Zoals u ook al aangaf, moeten we de evolutie van de waterstof en dergelijke goed blijven monitoren en blijven opvolgen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, ik zou bijna denken dat u lid bent van de e-fuelsector. We zien wat we zien in de markt, en de transitie doet zich voor en evolueert vandaag volop naar elektrificatie. Ik sta open voor andere bronnen, maar ik wil zo weinig mogelijk geluid en stof of andere emissies. Vandaag wordt volop de kaart getrokken van de elektrificatie.

U spreekt zichzelf een klein beetje tegen. U zegt dat de e-trips nog te duur zijn, maar u wilt dit dan wel voor de personenwagens introduceren terwijl het daar nauwelijks gebruikt wordt.

Ik weet niet wat u van mij verlangt, maar alleszins hebben we een heel duidelijk beleid. U hebt vorige week de transitie-manager nog gehoord: momenteel loopt de markt van de e-fuels helemaal niet. Als we een meer duurzaam alternatief hebben, waarom zouden we daar dan niet op inzetten?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik maak zeker geen deel uit van de sector van synthetische brandstoffen. Ik vraag me tegelijk af of u soms in de sector van de elektrische voertuigen zit.

Los daarvan maak ik me zorgen dat heel veel mensen in vervoersarmoede gaan terechtkomen. Ik zie rond mij, ik kom van heel gewone ouders, die mensen kunnen zich geen elektrische wagen veroorloven, dat de grote massa zich geen elektrisch voertuig kan permitteren. Zij maken zich zorgen dat ze zich in de toekomst niet meer zullen kunnen verplaatsen. Die bio- of e-fuels zijn de oplossing. Die zijn de oplossing voor een bijdrage van iedereen aan de CO₂-reductie en toch kan iedereen met de wagen blijven rijden. Het is niet het een of het ander, het gaat over alles tezamen.

U kent ongetwijfeld de begrippen CK en EK. Met CK zet men in op zwavelarme brandstof in bepaalde zones. EK is de volgende stap waarbij men naar de stikstof-emissies kijkt. De technische mogelijkheden bestaan om dat toe te passen op die e-fuels. Net daarom denk ik dat we moeten inzetten op die technologieneutraliteit. Die zorgt ervoor dat de burger steeds uit een breed aanbod van duurzame-energieoplossingen zal kunnen kiezen die een efficiënte, versnelde en aanvaardbare energietransitie mogelijk maken. De elektrische voertuigen zullen ongetwijfeld een belangrijke plaats innemen maar zijn ook maar zo CO₂-emissievrij als de elektriciteit die ze gebruiken.

Ik blijf erbij dat koolstofarme vloeibare brandstoffen hun nut hebben, die kunnen onmiddellijk ingezet worden zonder dat men de distributie-infrastructuur moet aanpassen. Men heeft geen bijkomende zware maatschappelijke investeringen en toch draagt men bij aan de doelstellingen rond CO₂. Ik vind het een gemiste kans dat men toch maar steeds de ogen daarvoor sluit.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de visie op de jaagpaden en de veiligheid ervan – 1832 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u, voorzitter.

Minister, al verschillende keren hebben we in deze commissie naar een stand van zaken gevraagd over de studie rond functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden. U hebt al een paar keer gezegd dat deze zo goed als finaal is.

In de laatste bespreking in de commissie begin februari 2023 zei u: "Ze zou normaal geagendeerd zijn geweest op de vorige raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg, maar dat is nu voorzien voor maart 2023. Ik neem aan dat de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg, als eigenaar van de jaagpaden, zich eerst moet kunnen uitspreken of die er zijn goedkeuring aan kan geven. Dan zal het ook hier besproken worden."

Tijdens deze commissie vroeg ik u ook naar de lichtvisie, omdat die voor onze fractie een belangrijke schakel is in de veiligheid van de fietser. U zei hierover: "De lichtvisienota voor fietspaden hadden we toen afgeklopt, maar die hebben we eerst ter goedkeuring voorgelegd aan de Taskforce Verkeersveiligheid, waar heel veel opmerkingen werden gelanceerd, omdat ook zij het aspect van verkeersveiligheid lieten doorwegen. Nadien is er dan nog over en weer gepraat, en ik dacht dat het zo goed als afgeklopt was, maar er was nog een aspect rond snelheidsregimes. Ik

zal het even checken als dat nog niet online staat, maar daar zal ik later wel nog op terugkomen.”

Ondertussen, minister, heb ik zelf gekeken of ik deze terugvond, maar zowel op de website van Vlaanderen, Wegen en verkeer als De Vlaamse Waterweg vind ik niets terug over de actuele lichtvisie op de jaagpaden.

Daarom had ik graag van u geweten: wat is de stand van zaken in beide dossiers? Wanneer worden ze geïmplementeerd? Welke obstakels zijn er nog? Waarom is het zo moeilijk om deze belangrijke visie rond fietsen te laten landen? Zijn er problemen tussen de verschillende administraties?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dat is zeker een belangrijke vraag en zeker als ik hier verwijs naar de eerste vraag bij aanvang van deze commissie. Nu, het gaat wel over de visienota rond de jaagpaden en anderzijds ook over de lichtvisie.

De visienota van het 'Functioneel en recreatief medegebruik van de jaagpaden', dat is een nota op initiatief van De Vlaamse Waterweg. Wat is daar de stand van zaken? De Vlaamse Waterweg heeft een uitgebreide stakeholderbevraging georganiseerd. En is op grond hiervan tot welbepaalde beleidskeuzes gekomen, en dat heeft natuurlijk ook heel wat tijd in beslag genomen.

Nu, ik maak er zelf een zaak van dat op het moment dat ik een beleidsvisie van mijn administratie krijg, ik die ook wil toetsen aan de verkeersveiligheidsaspecten en meer specifiek ons verkeersveiligheidsplan. Dus dat heb ik ook hier gedaan.

Die visienota van De Vlaamse Waterweg heb ik overgemaakt aan de Taskforce Verkeersveiligheid. We hebben die daar ook uitgebreid besproken. En zoals u wellicht zult begrijpen, zeker gezien de twee trieste ongevallen in januari, onder andere aan het Albertkanaal maar ook in Zemst aan de Zenne, begrijpt men dat we verkeersveiligheid willen laten primeren, dat men het niet altijd eens kan zijn met de visie rond jaagpaden, maar ook met de andere visienota.

Nu, op hetzelfde moment dat wij die visienota van De Vlaamse Waterweg bespraken op de Taskforce Verkeersveiligheid, werd die ook besproken op de raad van bestuur van De Vlaamse waterweg, en men zal de voorstellen wederzijds overmaken en kijken hoe men dan tot een finaal verhaal komt.

Heel even ter verduidelijking: die jaagpaden zijn grotendeels dienstwegen waar het recreatief medegebruik sowieso voorop staat, omdat die ook vandaag de dag al heel veel gebruikt worden. Sommige stukken van de jaagpaden zijn ook fiets-snelwegen en daar was er uiteraard wel duidelijkheid: vanaf het moment dat men zich op een jaagpad begeeft, is het nu met een elektrische fiets, een speedpedelec, of een koersfiets, dan zal de snelheid sowieso beperkt zijn tot 30 kilometer per uur. En in bochten of ter hoogte van sluizen is er een aangepaste snelheid tot maximaal 20 kilometer per uur, of andere snelheden als de feiten het vragen.

Wat betreft de andere lichtvisie: bij de herziening van de lichtvisie gewestwegen in 2021 werd er specifiek voor gekozen om voor de fietsinfrastructuur een aparte visienota op te stellen. En die visienota voor de fietsinfrastructuur is tot stand gekomen door de samenwerking met een heel uitgebreide stuurgroep, waarin onder andere het Agentschap Natuur en Bos en het Departement Omgeving vertegenwoordigd waren. En hun motto was: doven waar het kan en alleen verlichten waar het moet. Maar onder meer in de natuurgebieden zou tout court geen verlichting mogen komen. U zult begrijpen dat we heel wat fietssnelwegen, maar ook BFF-fietspaden (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk) hebben die door natuurgebieden gaan.

Als we de verkeersveiligheid hoog in het vaandel dragen, dan denk ik dat we er wat dat betreft een andere mening op nahouden.

Alleszins, een toepassing van die ontwerpvisie was in heel veel regio's onaanvaardbaar of ondermaats. Vandaar dat ik ook heel duidelijk gezegd heb tegen mijn administratie dat ik vind dat ook hier de verkeersveiligheid moet primeren en dat dat een hoger doel is dan welbepaalde ecologische doelen die men her en der voorziet.

Dus wat dat betreft heb ik sowieso de boodschap gegeven aan het Agentschap Wegen en Verkeer om prioriteit te geven aan het verkeersveiligheidsplan waarin die actieve weggebruiker centraal staat. En daar waar het kan, moet men sowieso ook werk maken van tal van nieuwe technologische snufjes. We hebben vandaag de dag al natuurvriendelijke verlichting, maak daar dan gebruik van. Maar alleszins moet die verkeersveiligheid hier primeren denk ik.

Zodra ze finaal en definitief zijn mogen ze wat mij betreft ook zeker gepubliceerd worden op de respectievelijke websites. Dus die visie over de jaagpaden is nu op 8 maart op de respectievelijke vergaderingen besproken en dat zal binnenkort wel afgeklopt worden.

Die lichtvisie fiets, daar ben ik persoonlijk geen voorstander van, dus bij deze. Neen, van lichtvisie fiets ben ik geen voorstander omdat de klemtoon veel meer wordt gelegd op de ecologische aspecten dan de verkeersveiligheidsaspecten, en ik denk dat verkeersveiligheid moet primeren. Vandaar dat ik ook aan het Agentschap Wegen en Verkeer heb gezegd dat ze bij de aanleg van fietsinfrastructuur prioriteit geven aan de uitrol van ons verkeersveiligheidsplan. Dat gaat voor mij boven een visienota van de administraties, die wel met een breed stakeholders-overleg tot stand is gekomen. Maar opnieuw, verkeersveiligheid moet in mijn ogen hier primeren. Ik dank u.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u minister. Wat de visie rond jaagpaden betreft, dat is een beetje hetzelfde antwoord dat we al een paar keer gekregen hebben: dat dat moet worden afgetoetst op de Taskforce, en dat die veiligheidsaspecten allemaal gecontroleerd worden binnen die visie.

Dus ja, wij zijn hoopvol dat dat toch wel misschien nog na de paasvakantie meegegeven kan worden of eventueel ook besproken worden hier in de commissie. Wat de lichtvisie betreft volg ik u volledig, minister. Natuurlijk kun je een lichtvisie langs twee kanten bekijken. Je kijkt ze vanuit het standpunt van het Agentschap Natuur en Bos, dan is dat zo min mogelijk licht in natuur en bos. Wij zijn daar absoluut geen voorstander van, wat duidelijk was in de eerste vraag van de commissie. Ik dacht dat je ze ook op een andere manier kon bekijken, zoveel mogelijk lichten op fietspaden. Maar als je het bekijkt vanuit het standpunt van het Agentschap Natuur en Bos, dan pleit men eigenlijk voor zo weinig mogelijk verlichten op fietspaden.

Het is nog eens duidelijk dat er hier ook wel een contradictie is tussen het Agentschap Natuur en Bos en het Agentschap Mobiliteit, wat toch wel een heel jammerlijke zaak is. Nogmaals, als er iets gebeurt met een fietser, al dan niet met een dodelijke afloop, dan denk ik – ik ga mijn woorden van de eerste vraag herhalen – dat die mensen ook wel een dodelijke verantwoordelijkheid hebben, want volgens mij, volgens deze fractie, volgens deze commissie, heeft de fietser nog altijd voorrang op natuur en bos als je het mij zou vragen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb enerzijds wat dat punt betreft en anderzijds wat betreft die visienota van de jaagpaden dus volledig hetzelfde standpunt. Zodra die

finaal is – het werd 8 maart effectief behandeld en nu wordt dat schriftelijk afgehandeld – kan die naar hier komen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over vrachtwagenparkings – 1833 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, tot eind februari liep het openbaar onderzoek voor de nieuwe Steenbruggebrug in Brugge. Ik begrijp dat er verschillende bezwaarschriften ingediend zijn, omdat een bestaande randparking en een vrachtwagenparking zouden verdwijnen. Samengevat: het verdwijnen van parkeerplaatsen voor vrachtwagens zorgt voor de nodige ongerustheid.

Als vrachtwagens al een parkeeroplossing hebben, zoals in de Brusselsesteenweg in Ninove, zien we dat de oppositie vraagt om een parkeerverbod én een nieuwe vrachtwagenparking. Vrachtwagens worden op veel plaatsen liever geweerd. Eenzelfde probleem zien we in Zelzate. Langs de R4 staan daar vaak vrachtwagens geparkeerd op plekken waar het eigenlijk niet veilig kan, omdat ze deels op het fietspad staan. Samen met de wegbeheerder van de R4, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), heeft de gemeente een plan opgesteld om met paaltjes en wegmarkeringen parkeren onmogelijk te maken. De vraag is nu waar al die vrachtwagens naartoe gaan.

Op een schriftelijke vraag van januari 2023 over deze problematiek antwoordde u dat er in deze legislatuur drie nieuwe parkings werden aangelegd: twee in Gentbrugge en een in Tongeren. Er staan er nog vier op de planning. Het budget is voorzien, maar de werken zijn nog niet in uitvoering. Het gaat om Boutersem, Waasmunster, Diepenbeek en natuurlijk ook Rekkem. Het mag duidelijk zijn dat er nood aan is. Het is niet zeker dat de werken voor 2024 opgestart zullen zijn.

Daarnaast hebben we hier al vaak gevraagd naar de visie op het vrachtwagenparkeren, die in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zou worden opgesteld. Een jaar lang is eraan gewerkt. De laatste vergadering zou eind december gehouden zijn. Volgens mij is de nota dus klaar om publiek gepresenteerd te worden en de nodige beleidsbeslissingen op te leveren. Wellicht geeft de nota ons ook een duidelijk beeld van de concrete parkeernood in Vlaanderen.

Minister, wat is de status van de visie van de Vlaamse Regering op het vrachtwagenparkeren? Waarom worden de extra vrachtwagenparkings zo traag uitgerold? Hebt u zicht op het tekort wat betreft het aantal parkeerplaatsen? Welke initiatieven zult u nog in deze legislatuur nemen om de parkeermogelijkheden voor vrachtwagens te verbeteren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Fournier, voor deze vraag over de visie rond vrachtwagenparkings. De administratie is daarmee aan de slag gegaan en ik kan u meegeven dat die vorig jaar finaal werd opgeleverd. Op 21 december werden de resultaten via een presentatie toegelicht aan de betrokken actoren.

De studie schuift verschillende maatregelen en oplossingen naar voren, bijvoorbeeld bestaande parkeerterreinen optimaliseren, nieuwe terreinen voorzien of meer inzetten op dubbel gebruik. Daarnaast zullen er ook bijkomende initiatieven van andere

actoren nodig zijn, geeft men duidelijk aan. Zo kijken ze ook naar private bewaakte truckparkings, extra parkeervoorzieningen in havens, verplichting tot voorzien van zones voor truckparkings bij grote logistieke ontwikkeling, een betere handhaving op misbruik of oneigenlijk gebruik van onder andere de parkings en de buffers en dergelijke, en gratis parking voor logistieke spelers, onder meer in de weekends en dergelijke, om te voorkomen dat dat voor te veel overlast zorgt.

U weet dat er in Vlaanderen al een hoge densiteit aan dienstenzones is langs de snelwegen die het Agentschap Wegen en Verkeer beheert. Nieuwe parkings aanleggen is vergunningstechnisch natuurlijk ook niet zo evident, want het betekent een bijkomende verharding. Men moet dan ook de juiste bestemming hebben. U weet dat onze snelwegen heel vaak weinig ruimte links en rechts hebben. Nieuwe dienstenzones aanbieden is dus helemaal niet evident.

Een aantal parkings wordt door derden aangepakt. Zo wordt op de parking in Jabbeke voorzien in een verruiming. Dat is in concessie gegeven. Men gaat daar van 37 naar tachtig plaatsen in de richting van Oostende. Aan de andere kant, richting binnenland, komen er zestig plaatsen bij. Dat is op zich al een mooie uitbreiding.

Verder zorgt het AWV voor de snelwegparkings in onder meer Diepenbeek. Daar gaat men van 45 naar negentig plaatsen in totaal. In Boutersem gaat men van twintig naar 53 plaatsen. En in Rekkem, dat u zeker ook zal aanbelangen, is het de intentie dat Wegen en Verkeer dat deze legislatuur opstart. Daar wordt samen-gewerkt met private actoren. Het uitgangspunt is om negentig plaatsen per zijde van de weg te voorzien, dus in totaal 180 plaatsen.

Waarom worden de extra vrachtwagenparkings zo traag uitgerold? Ja, er zijn enerzijds al heel wat inspanningen geleverd. De ruimte is schaars, zoals we al zegden. Tegelijkertijd kijken we ook naar andere actoren om daar werk van te maken, onder andere havenbedrijven en dergelijke meer, maar ook andere logistieke en industriezones.

Alleszins, en dat blijkt ook uit de studie, gaat men ervan uit dat op basis van de huidige, maar vooral ook de toekomstige ontwikkelingen inzake de logistiek, er in Vlaanderen in totaliteit ongeveer een vijfduizend extra parkeerplaatsen moeten komen. Dat is natuurlijk wel op termijn en het zijn er heel wat. Maar ik denk dat niemand verlangt dat de gewestwegbeheerder dat alleen ten laste moet nemen. Het is een en-en-verhaal. Er zijn heel wat logistieke partners die daar mee de schouders onder moeten steken. Tot zover de vrachtwagenparkings.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u, minister. Zou het mogelijk zijn om die visie doorgestuurd te krijgen via de commissie, als dat kan? Ik heb ze niet teruggevonden op een site.

Minister, ik weet dat het geen evidentie is om vijfduizend bijkomende parkeerplaatsen te realiseren. Het is zelfs geen evidentie om honderd bijkomende parkeerplaatsen te realiseren. U doet wel uw best om de bestaande parkings te optimaliseren, maar als ik naar huis rijd op woensdag of donderdag, noem maar op, en ik passeer in Nazareth – u hebt wellicht ook hetzelfde probleem aan de andere kant, als u naar Limburg rijdt – dan staan daar tientallen vrachtwagens geparkeerd op de pechstrook aan de parking. Dat is een gevaarlijke situatie. Mijn vraag is hoe we dat kunnen aanpakken. Hoe kunnen we die vrachtwagens eventueel leiden naar een andere parking? Het is levensgevaarlijk, niet alleen voor de vrachtwagenchauffeurs, maar ook voor de vrachtwagens en voor het verkeer dat er voorbijraast.

Ik heb geen bijkomende opmerkingen meer. Bedankt voor uw uitleg. Ik volg dit verder op, zodra we de visie hebben.

De voorzitter: Als we de visietekst ontvangen zullen we die naar alle commissieleden doorsturen.

De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, collega Fournier heeft het zojuist geschetst. Er zijn inderdaad heel veel bijkomende plaatsen nodig. De sector zelf vraagt daar ook naar. Wanneer men voorbij die snelwegparkings rijdt, vooral 's avonds en 's nachts, dan staan die inderdaad propvol. Maar toch moeten we opmerken dat ook hier de elektrificatie van vrachtwagens, zoals u zelf zegt, zijn intrede zal doen. Samen met de sector denken we dat de EFRO's (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling) belangrijker zullen worden. Maar goed, er moeten laadpalen worden geplaatst. Laadpalen plaatsen en plaatsen voorzien om op te laden, dat betekent natuurlijk nog meer plaats, nog meer ruimte die nodig is om te kunnen voorzien in het opladen van die vrachtwagens.

Mijn vraag is in hoeverre u dat kunt realiseren. In hoeverre kunt u die uitbreiding van die parkings ook effectief realiseren? Als het al moeilijk is om honderd plaatsen bij te realiseren en u er in feite vijfduizend nodig hebt, wat gaat u dan doen wanneer u vijfduizend plaatsen moet realiseren voor elektrische vrachtwagens? Is daar een duidelijk plan voor?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik zal dat sowieso bekijken, zodat die studie ter beschikking kan worden gesteld. Ten tweede, ik denk niet dat u mag verlangen dat in een logistieke draaischijf zoals Vlaanderen er een is, wij als gewestwegbeheerder vijfduizend parkeerplaatsen moeten voorzien. We moeten daar ook kijken naar andere actoren, zoals ik al zei. En dan kijk ik vooral naar de logistieke sectoren.

Mevrouw Fournier heeft inderdaad de schrijnende toestanden van volle pechstroken en dergelijke al geduid. We weten ook dat een aantal besturen zeggen 'niet in mijn dorpskern, niet op mijn gemeentewegen'. Kortom, je moet daar samen met de partners aan werken. Wij hebben alleszins deze legislatuur een duidelijk plan van aanpak rond die snelwegparkings. Het ging initieel vooral over de migrantenproblematiek, maar daar is ook het sanitaire verhaal bij gekomen en de noodzakelijke uitbreiding die bijvoorbeeld al in Tongeren is gebeurd en die op heel wat plekken staat te gebeuren.

We zijn wat dat betreft met heel veel dingen bezig, ook om bijkomende parkings te voorzien. Maar het kan zeker niet de bedoeling zijn dat dat alleen maar een taak is van de gewestwegbeheerder of van Wegen en Verkeer. We kijken zeker ook naar andere partners. Elk bedrijf actief in de logistieke sector wil dat zijn vrachtwagens veilig en op een goede plaats geparkeerd staan.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Nog even heel kort, minister. Ik ben ervan overtuigd dat het zeker niet de taak is van Vlaanderen om voor vijfduizend extra parkeerplaatsen te zorgen. We hebben ook heel veel buitenlandse vrachtwagens. Het zal zeker geen evidentie zijn om op de een of andere manier bijkomende vrachtwagenparkings te creëren. Maar ik ga eerst eens uw plan ten gronde lezen en dan zien we wel wat daar allemaal in staat.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van de problematiek van overstekende dieren – 1835 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Door de hoge bevolkingsdichtheid, de hoge graad van bedrijvigheid en het verdicht wegennetwerk in Vlaanderen is heel wat leefgebied van planten en dieren verloren gegaan en opgedeeld in steeds kleinere geïsoleerde stukken. Hierdoor hebben we vaak te kampen met overstekende dieren, wat niet alleen nefaste gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid, het zet de overlevingskansen van die wilde dieren ook onder druk. Met het project 'Dieren onder de wielen' willen de Vlaamse overheid en Natuurpunt de knelpunten verder in kaart brengen. Uit cijfers van Natuurpunt blijkt dat er in Vlaanderen jaarlijks zo'n 6 miljoen dieren sterven in het verkeer. Het gaat voornamelijk om kleine dieren zoals de pad, de egel of de houtduif, maar overstekend wild is ook geen ongekend probleem. De impact van een aanrijding met een groter dier zoals een ree of een everzwijn kan erg groot zijn voor de autobestuurder, niet alleen voor de verkeersveiligheid, maar ook voor het financiële kostenplaatje.

Om dit probleem aan te pakken werd op 23 september 2020 het protocolakkoord voor het Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering (VAPEO) ondertekend door u, de minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de minister van Omgeving. Hiermee wil de Vlaamse Regering niet alleen de verkeersveiligheid in bosrijke gebieden verhogen, maar ook meer natuurgebied in Vlaanderen verbinden en versnippering van de leefgebieden van in het wild voorkomende dieren tegengaan. Op deze manier krijgen wilde dieren opnieuw meer leefruimte, toegang tot voedsel en schuilplaatsen, en vinden ze gemakkelijker een geschikte partner. Om deze maatregelen uit te rollen trekt Vlaanderen vijf jaar lang telkens 10 miljoen euro uit.

Er bestaan ook verkeersborden en wilddetectiesystemen, in combinatie met wildrasters, die waarschuwen voor overstekend wild. Op 25 maart 2019 werd het pilootproject inzake wilddetectie geactiveerd langs de N73. Dat is de Kamperbaan in Hechtel-Eksel. Hierbij wordt een deel van de weg afgezet met rasters, waarbij dieren enkel in bepaalde zones kunnen oversteken. Aan de oversteekplaatsen worden sensoren geplaatst. Wanneer die een dier registreren, waarschuwen dynamische verkeersborden de bestuurders voor overstekend wild en wordt de maximaal toegelaten snelheid verlaagd. In de commissie van 9 juli 2020 haalde de minister aan dat een volledig evaluatietraject drie jaar duurt en ze de evaluatie wil afwachten alvorens verdere investeringen te doen in die wilddetectiesystemen.

Dat brengt mij tot volgende vragen.

Is die evaluatie ondertussen al uitgevoerd? Indien ja, hoe evalueert u de resultaten van het wilddetectiesysteem op de N73? Is er bijsturing nodig of niet?

Zullen er bijkomende campagnes georganiseerd worden om mensen te waarschuwen voor de gevaren van overstekend wild?

Hoe evalueert u, minister, de reeds uitgevoerde ontsnipperingsmaatregelen uit het VAPEO?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Mertens, voor uw vragen.

De evaluatie van het wilddetectiesysteem wordt uitgevoerd door het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO). De resultaten van de eerste monitoringsperiode van de N73 kunt u al op de website van het INBO terugvinden. Daar ziet u dus een en ander van. In de samenvatting van dit rapport is al te lezen dat het aantal slachtoffers is teruggelopen van veertien in de periode van 2015 tot 2018 tot gemiddeld twee in de periode dat het systeem actief is. Dat is op zich al een goede zaak.

Wat betreft de N76, daar is de monitoring van het systeem op dit ogenblik nog lopende. Na de eerste voorzichtig positieve resultaten van het wilddetectiesysteem langs de N73 werd ondertussen ook een tweede systeem geplaatst langs de N76 te Oudsbergen. Ook dit wordt momenteel door het INBO gemonitord. We denken alleszins dat het aangewezen is om die resultaten eerst af te wachten, alvorens een specifieke campagne op te zetten. Wel wordt door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) via social media op bepaalde momenten – zoals in het voor- en najaar – een gerichte campagne opgenomen voor die locaties waar er een groot risico is.

Aangezien we beiden van Limburg zijn, weet u ook dat we langs Limburgse wegen vaak grote borden zien met groot wild dat de weg kan oversteken, om de automobilisten er attent op te maken dat er potentieel overstekend wild is.

Over de reeds uitgevoerde ontsnipperingsmaatregelen uit het VAPEO: ik weet dat er onder meer een is in mijn gemeente, waar tien jaar lang over gepraat is, en dat finaal is uitgevoerd, met name de ecovallei aan Vossenbergh. Ik denk dat dat alleszins een meerwaarde is, maar de resultaten daarvan zal men ook toekomstgericht kunnen bekijken. Wat dat betreft denk ik alleszins dat dat goede elementen zijn, zowel de wilddetectiesystemen, maar ook het verhaal van de afrastering, al is dat natuurlijk niet overal mogelijk.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Dank u, minister, voor uw antwoord. Ik heb inderdaad op de website van het INBO de eerste monitoringsperiode gevonden. Maar dat is al van het eerste kwartaal van 2021, als ik het goed heb. In de commissie van 9 juli 2020 had u aangehaald dat er een goede evaluatie zou plaatsvinden als alle seizoenen een keer doorlopen werden. Hebt u een idee wanneer die volledige evaluatie dan nog zal komen?

Verdere vragen die ik heb: het lijkt de goede kant op te gaan met die wilddetectiesystemen. Het zijn positieve resultaten. U zei net de evaluatie af te wachten alvorens u verder zult bekijken of u verdere investeringen zult doen. Zijn er locaties waar u nu aan denkt, waar zo'n systeem ook mogelijk een antwoord kan bieden op de problemen die zich daar nu stellen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik moet dan opnieuw verwijzen naar het INBO, mevrouw Mertens. Zij doen die evaluatie, en als Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek zijn zij daar ook veel meer in onderlegd. Ik denk dat zij het best bepalen wat waar komt, en dat zij ook bepalen wanneer die monitoringsverslagen er finaal moeten komen. Ik hoop dat ze het tweede zo snel mogelijk zullen publiceren, en we blijven dat zeker ook verder opvolgen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Dank u wel, minister, dan probeer ik vol geduld af te wachten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.