

vergadering **C207**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 20 april 2023



Vlaams
Parlement

NHOUD

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over emissievrij openbaar vervoer in steden met lage-emissiezones – 1886 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers 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 emissievrij openbaar vervoer in de steden – 1907 (2022-2023)	5
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de moeilijkheden met trajectcontroles – 1875 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de trajectcontroles – 1941 (2022-2023)	14
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over grensoverschrijdend gedrag bij De Lijn – 1905 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verdubbeling van het aantal meldingen van grensoverschrijdend gedrag bij De Lijn – 1911 (2022-2023)	22
VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zwemmen in bevaarbare waterlopen – 2022 (2022-2023)	29
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het nieuwe fietsbeleidsplan van de Vlaamse Regering – 2173 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het fietsplan van de Vlaamse Regering – 2187 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe fietsambitie van de Vlaamse Regering – 2230 (2022-2023)	34
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over filezwaarte door gewijzigd mobiliteitsgedrag – 1918 (2022-2023)	45
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over vierkant groen – 2047 (2022-2023)	51
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de volgende stappen in het Spartacusdossier – 2083 (2022-2023)	54

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de optimalisatie van de autokeuring – 2205 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de audit op de instellingen voor technische keuring en de rijexamens – 2264 (2022-2023)	55
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over boetes voor het niet-scannen van abonnementen bij De Lijn – 2182 (2022-2023)	65
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de trage uitrol van Hoppinpunten – 2214 (2022-2023)	69
VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nood aan bijkomende laadinfrastructuur om de elektrificatie van het wagenpark op te vangen – 2238 (2022-2023)	73

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over emissievrij openbaar vervoer in steden met lage-emissiezones – 1886 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers 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 emissievrij openbaar vervoer in de steden – 1907 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

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

Orry Van de Wauwer (cd&v): Voorzitter, minister, enkel nog emissievrij openbaar vervoer in de steden tegen 2025, dat was het doel dat de Vlaamse overheid had gesteld. Vanuit verschillende hoeken zijn er al twijfels geuit over de haalbaarheid van die doelstelling en daar komt nog een belangrijke stem bij. Op 13 maart herhaalde directeur-generaal van De Lijn Ann Schoubs in Gazet van Antwerpen heel expliciet dat dit niet zal lukken. 70 procent van de vloot zou daarvoor immers moeten worden vervangen tegen 2025. Er is echter geen enkele constructeur die zo'n hoeveelheid bussen zou kunnen leveren op de termijn die ons nog rest. Daarnaast is de laadpaalinfrastuctuur, onder andere op de stelplaatsen, daar nog niet op voorzien. Tegen eind 2025 zouden 1247 van de circa 2500 bussen van De Lijn emissievrij rijden, en 608 van de circa 1500 bussen bij onderaannemers. Dat is wat nodig is om dat te bereiken, maar ook daar geeft Schoubs aan dat dit een heel krappe deadline is.

Vanaf 2026 kan de emissie-uitstoot van de bussen van De Lijn voor een probleem zorgen in de steden Gent en Antwerpen, omdat er daar lage-emissiezones (LEZ's) zijn. Euro 6- bussen mogen die lage-emissiezones niet meer in, tenzij, zo geeft de directeur-generaal aan, De Lijn telkens een boete zou betalen. De Lijn had zelf een berekening gemaakt van de kostprijs. Die zou kunnen oplopen tot ruwweg 30 miljoen euro per jaar. In antwoord op een schriftelijke vraag die ik u in het verleden stelde, had u reeds aangegeven dat die boetes worden betaald uit de exploitatiemiddelen van De Lijn. 30 miljoen euro potentiële boetes op het exploitatiebudget van De Lijn, ik denk dat het voor iedereen hier duidelijk is dat dat niet wenselijk is – en dan druk ik mij nog zacht uit.

Lage-emissiezones kunnen een belangrijk middel zijn in de verduurzaming van een stad, daar ben ik echt van overtuigd. De inspanningen van Vlaanderen en De Lijn voor emissievrije bussen zijn daarin ook heel belangrijk, ook daarvan ben ik heel sterk overtuigd. Het lijkt er echter op dat De Lijn met haar vloot niet volledig aan de hoge vereisten van de Antwerpse en Gentse lage-emissiezones zal kunnen voldoen.

Minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van de doelstelling van de regering om tegen 2025 bussen emissievrij te laten rijden in onze steden? Zullen de bijgestelde ambities, waar mevrouw Schoubs naar verwijst, worden gehaald tegen eind 2025?

Minister, hoe kijkt u naar de uitdagingen voor De Lijn rond de lage-emissiezones in Gent en Antwerpen?

Wat is uw principiële houding ten aanzien van eventuele boetes tot 30 miljoen euro, te betalen aan Gent en Antwerpen?

30 miljoen euro is een ruwe schatting. Hebt u berekeningen van wat de kostprijs zou zijn indien De Lijn bij elke overtreding in de lage-emissiezone een boete zou moeten betalen aan de steden Gent en Antwerpen volgens de prognoses van emissievrije bussen die De Lijn zou kunnen inzetten tegen 2026?

Ten slotte, minister, welke alternatieven voor boetes ziet u nog? Plant u nog overleg? Ik heb mijn vraag een maand geleden ingediend. Heeft er al overleg plaatsgevonden tussen u en het stadsbestuur van Gent en Antwerpen om hier een aangepaste oplossing voor te zoeken? Ik ben heel benieuwd naar uw antwoorden.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Voorzitter, zoals u misschien ziet, is mijn vraag ook gesteld aan minister Demir, maar wordt ze hier behandeld. Het is misschien gek dat twee collega's uit dezelfde partij rond hetzelfde onderwerp een vraag stellen, maar ik wilde toch ook dat aspect van het huidige LEZ-kader erbij halen. Minister, ik hoop dat u daarop kunt antwoorden en dat u daarover hebt overlegd met uw collega Demir.

Ik geef niet mijn hele inleiding, want collega Van de Wauwer heeft ook al heel wat verteld.

Het is duidelijk dat wij de doelstelling van koolstofarme mobiliteit omarmen. Dat De Lijn daar wat ons betreft aan moet meewerken, is ook duidelijk. Maar realistisch gezien zijn er wel twijfels of het zal lukken om de doelstelling van het regeerakkoord te halen om tegen 2025 die stedelijke kernen emissievrij te kunnen bedienen.

De Lijn heeft op een gegeven moment dan een eigen doelstelling naar voren geschoven: tegen 2035 emissievrij rijden in heel Vlaanderen. We stellen ons echter de vraag of dat allemaal wel zal lukken.

Momenteel rijden er in Vlaanderen ongeveer 4000 bussen rond: 2500 van De Lijn en 1500 in onderaanneming. Van die vloot moet minstens nog 70 procent worden vervangen tegen 2025 om te rijmen met de doelstelling van het regeerakkoord, zo zei althans de directeur-generaal in dat bewuste interview in Gazet van Antwerpen. Het is dus een zeer krappe timing, ook omdat er toch wel wat problematieken zijn met de constructeurs. Het is niet zo gemakkelijk om die bussen op de markt te krijgen, dat lukt niet van de ene dag op de andere.

En dan is er inderdaad de problematiek van de LEZ's. Vanaf 2026 zal De Lijn niet langer in Gent en Antwerpen kunnen rijden met die bussen met Euro 6-norm. Hoewel die norm toch hoog is en het gaat om een motor die veel minder uitstoot geeft, mogen zelfs die bussen daar niet meer rijden. De noodzaak om nog sneller met nieuwe e-bussen te komen, wordt steeds groter.

Minister, ik herhaal de vraag van collega Van de Wauwer: kunt u garanderen dat De Lijn die doelstelling van het regeerakkoord zal kunnen nakomen?

Volgens de cijfers die we hebben gezien, ziet het er moeilijk, zo niet onmogelijk uit dat De Lijn die timing zal halen. Kunt u garanderen dat daardoor, als die maatregel er in 2026 nog bijkomt, die vervuilende bussen niet zullen worden verschoven naar lijnen buiten de steden?

Wellicht is de volgende vraag al eerder gesteld, maar ik wilde het toch even checken. Ziet u het eventueel zitten om dieselbussen te retrofitten naar elektrische voertuigen, zodat de vergroening een versnelling hoger kan schakelen, samen met de aankoop van nieuwe elektrische bussen?

Hoe zullen de ministers van Mobiliteit en van Leefmilieu – het is immers niet alleen úw bevoegdheid – vermijden dat alle bestelde elektrische bussen in Gent en Antwerpen zullen moeten worden ingezet ten nadele van alle andere steden en het platteland in Vlaanderen om die heel hoge boetes te vermijden? Dat vind ik toch een probleem. Welke oplossingen ziet u hiervoor?

Hebt u met uw collega van Leefmilieu bekeken of het mogelijk is om dat huidige LEZ-kader desnoods aan te passen? Kan dat? Moeten het decreet of het besluit van de Vlaamse Regering worden gewijzigd? Zo ja, in welke zin? Want die bevatten wel uitzonderingen, zoals ambulances, dat vindt iedereen evident. Voor openbaar vervoer zal dat allicht een moeilijker zaak zijn. Ik luister heel graag naar uw antwoord, vooral over dat meer juridische aspect van de zaak.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor jullie vragen. Jullie verwijzen inderdaad naar het regeerakkoord van 2019 dat sowieso onze leidraad is en waarin staat dat onze stedelijke kernen tegen 2025 emissievrij zijn. Je kunt discussiëren wat stedelijke kernen zijn, alleszins weten we dat een busroute niet stopt aan een stadsrand, dat is al meermaals gezegd in deze commissie. De bussen rijden door de stedelijke kernen, maar rijden ook verder, dus je kunt dat niet verengen tot die stadsrand.

Ons regeerakkoord is onze leidraad, vandaar dat we altijd aan De Lijn opdracht hebben gegeven om dat maximaal in te vullen. Inderdaad, tegen 2035 willen we heel Vlaanderen emissievrij. Zoals mevrouw Brouwers terecht zei, willen we niet dat er alleen maar in bepaalde steden emissievrij wordt gereden, en andere gebieden worden vergeten. Ik denk dat dit duidelijk blijkt uit enerzijds het openbare dienstencontract (ODC) dat werd afgesloten met De Lijn, maar anderzijds ook uit het hele verhaal dat hier al een paar keer gebracht is rond de vergroening van de vloot en zoals ook door mevrouw Schoubs hier is gezegd.

Dankzij de inzet van enerzijds e-hybrides, in totaal ruim 324 bussen, en anderzijds de aankoop van e-bussen in regie door De Lijn maar ook door exploitanten, blijft de opdracht aan De Lijn om ervoor te zorgen dat de stedelijke gebieden – en dat is iets ruimer dan een stadskern – tegen 2025 optimaal emissievrij zullen worden bediend. Dat moet de ambitie blijven, maar ik wil de randbemerking maken – zonder aan die ambitie afbreuk te willen doen – dat het regeerakkoord dateert van 2019. We wisten toen niet dat er een covidpandemie zou uitbreken, dat er een inflatie zou zijn van jewelste, en dat er een heel probleem zou zijn in de economische keten, in de supply chain. Jullie weten dat er wat vertraging zit op de levering van de e-bussen. Kortom, dat zijn elementen die in ons nadeel spelen, maar dat neemt niet weg dat we te allen tijde ambitieus blijven, dat is onze plicht.

Wat betreft de lage-emissiezones en de aanpassing van het LEZ-kader, kan ik stellen dat zowel de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), De Lijn, alsook de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBAA) in meerdere brieven en communiqués duidelijk hebben aangegeven dat het besluit inzake LEZ zoals het nu op tafel ligt, niet haalbaar is en een enorme financiële impact met zich zou meebrengen.

Luchtkwaliteit vinden we allemaal heel belangrijk, maar het moet allemaal haalbaar zijn en wat dat betreft lopen de gesprekken met collega Demir om te kijken wat operationeel haalbaar is, weliswaar gelet op de elementen waar ik al eerder naar verwees: de problemen in de supply chain, de inflatie en dergelijke.

Alleszins denken we dat het vergroeningsplan van De Lijn en ons openbaar dienstencontract zo is opgezet dat we in eerste instantie volop willen vergroenen

daar waar de meeste mensen wonen, omdat daar de luchtkwaliteit vaak het minst goed is.

Ten tweede kennen zowel de exploitanten als De Lijn wat vertragingen bij het leveren van de e-bussen. Dat heeft heel vaak te maken met de batterijen die vanuit het Verre Oosten worden aangeleverd. Dat speelt mee, maar alleszins is De Lijn wegens het belang van een goede luchtkwaliteit wel volop bezig met de uitrol van de Euro 3- en Euro 4-bussen. Dat blijft uiteraard een topprioriteit om deze tegen 2025 uitgefaseerd te hebben.

Zonder een aanpassing van de LEZ-regel, zoals de initiële plannen waren, zou dat inderdaad betekenen dat vanaf 2026 heel wat LEZ-boetes zouden moeten worden betaald. Indien we dan spreken over 30 miljoen euro, dan denk ik dat we die 30 miljoen euro liever investeren in e-bussen of andere vergroeningsoperaties dan boetes voor het binnenrijden van een LEZ-zone. De e-hybrides helpen daarin mee, maar we blijven in overleg met de collega's van het kabinet Demir om daarop volop in te zetten.

Dan wat de vraag van de e-bussen betreft. Er zijn problemen in de leveringen, maar ook in de productie. U weet ook dat er intussen raamcontracten en dergelijke door de raad van bestuur van De Lijn zijn goedgekeurd, dat we sowieso de eerste levering van die grotere bestelling – die zestig e-bussen in regie – gaan zien. Maar daarnaast zijn de pachters ook volop bezig met e-bussen. Dat loopt dus volop, maar die vertraging is ook iets buiten de wil van De Lijn.

Alleszins kennen jullie de vergroeningsstrategie van De Lijn zelf, en dat is volop gebaseerd op die drie pijlers: de gefaseerde aankoop van de e-bussen, de laadinfrastructuur en de aanpassing van de ICT enerzijds, dan het versneld uitrollen van de Euro 3- en de Euro 4-bussen anderzijds, en een ondersteuning van de exploitanten bij hun vergroeningsoperaties. Dat gebeurt enerzijds door extra vergoedingen via de contracten die met hen lopen en anderzijds ook door de subsidie bij het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO). Dan bijkomend ook nog het verhaal van de laadinfrastructuur, daar gaan we ook mee in faciliteren.

Dus kortom, we blijven daar verder op inzetten, en natuurlijk hoe sneller heel die vergroeningsoperatie uitgerold kan worden – ik denk dat we daar allemaal vragende partij voor zijn –, hoe beter. Dat is de reden waarom we daar ook extra middelen voor uitgetrokken hebben.

Als we kijken naar het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) – het investeringsplan voor de periode 2020-2023 – dan weten jullie dat daar een ruim bedrag van meer dan 300 miljoen euro aan investeringen voor De Lijn zijn ingeschreven. Dus dat is er allemaal zeker ook om die vergroeningsoperatie ook mee mogelijk te maken.

Dan wat de retrofitting betreft. De Lijn heeft daaromtrent een onderzoek gedaan, maar is finaal niet weerhouden. Enerzijds wegens het verhaal van het kostenplaatje en wegens het feit dat dat alleen maar op recente hybride bussen kon worden toegepast – bussen die maximum zes jaar oud zijn – is men tot de conclusie gekomen dat dat eigenlijk weinig meerwaarde heeft, en daarom ziet men daarvan af.

Dus kortom, we zijn volop in overleg met het kabinet Demir. Er is natuurlijk ook van daaruit overleg met de respectievelijke steden die een lage-emissiezone hebben ingevoerd. Maar alleszins denk ik dat iedereen het erover eens moet zijn dat enorm veel geld besteden aan boetes nefast is. We kunnen het beter investeren, die middelen gebruiken voor investeringen en zodoende de vlucht vooruit nemen om zo snel mogelijk die vergroeningsoperatie te faciliteren.

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

Orry Van de Wauwer (cd&v): Dank u wel, minister, voor uw uitgebreid antwoord. Ik denk niet dat ik op elke vraag van mij een antwoord heb gekregen. Ik ga er dadelijk nog wat dieper op in. Ik had me enkel gefocust in mijn vraagstelling op de contacten naar de steden toe en de prognoses over die hoogte van de boetes. Collega Brouwers ging nog veel breder op de hele problematiek in.

Het klopt uiteraard dat die emissievrije bussen niet enkel in de stad cirkeltjes zitten te rijden, maar ook de rand en het hele stedelijke gebied aandoen, en dat heel dat stedelijke gebied en de rand daarrond die voordelen heeft van die emissievrije bussen, en dat is helemaal terecht.

Maar natuurlijk, binnen de steden is dat nog extra belangrijk gezien de street canyons daar en de impact van de uitstoot op de luchtkwaliteit. Dat is natuurlijk ook de reden waarom die lage-emissiezones daar zijn. Maar het kan helemaal niet zijn, zoals collega Brouwers stelt, dat we om die boetes te vermijden plots alle emissievrije of de meest emissievrije bussen daar laten rijden.

U zegt dat er zonder aanpassing van die lage-emissiezoneregeling heel veel boetes zullen moeten worden betaald, en dat u liever die 30 miljoen euro elders wilt investeren, dat die 30 miljoen euro uit de exploitatiemiddelen van De Lijn zullen worden gehaald, en uiteraard hebben we dat ook in onze vraagstelling geponeerd.

Bevestigt u daarmee dat dat bedrag – die 30 miljoen euro die mevrouw Schoubs vooropstelt – klopt? Want op de vraag over wat uw raming was, heb ik geen antwoord gekregen. Volgens mij is het niet onmogelijk om dat te berekenen gezien welke bussen wel of niet vervangen moeten worden en hoeveel lijnen en ritten daar nu zijn. Ik heb al cijfers van het huidige aantal overtredingen, maar het gaat natuurlijk naar de situatie vandaag 'as is'. Maar ik denk dat die prognose voor de toekomst ook mogelijk is. Hebt u die gedaan en bevestigt u daaruit dat die 30 miljoen euro klopt, of kunt u dat niet verder specificeren?

Het is goed dat u in overleg bent met minister Demir. Dat is de vraagstelling van collega Brouwers, ik ga daar zelf niet verder op in, maar op één aspect wel. U zegt dat van daaruit het overleg met de steden gebeurt, met minister Demir. Bent u daar dan zelf niet bij betrokken? Dat wilde ik nog bijkomend weten, wat uw rol daar dan specifiek gaat zijn ten aanzien van de steden. Er moet toch een oplossing gevonden worden, ook indien het kader niet aangepast kan worden, zodat die boetes niet moeten worden betaald aan de steden.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Minister, ik wil u bedanken voor het antwoord, hoewel het voor mij nog niet helemaal duidelijk is of er nu al dan niet een oplossing in zicht is. U bent eraan aan het werken, denk ik, samen met collega Demir, maar ik denk dat ik de vraag toch ook eens heel specifiek aan haar zal moeten stellen. U wilt nu voor een stuk inzetten op hybrides, die dan elektrisch zouden rijden in de steden en dan op diesel of iets anders buiten de steden. Maar zoals ik het begrepen had, mochten die ook niet meer binnen in 2026.

Ik hoor u zeggen dat de gesprekken met minister Demir over het operationeel en haalbaar maken enzovoort lopen, maar ik heb de indruk dat het nog niet is opgelost. Ik kan alle ministers in de regering die erbij betrokken zijn, alleen maar aanmoedigen om dat op te lossen. Het is niet omdat we hier in 2026 misschien met een andere regering zitten, in een andere legislatuur en met andere parlementsleden, dat wij niet vooruit moeten denken en dat nu moeten oplossen. U mag dat echt niet laten liggen. Ik hoop dat daar binnen afzienbare tijd, nog tijdens deze legislatuur, een oplossing voor komt en dat we dat niet zomaar laten liggen voor de volgende. Ik vind dat geen manier van beleid voeren. Ik hoop dat u het daarmee eens bent. Het kan niet dat Antwerpen en Gent enorme sommen gaan

binnenkrijgen van boetes en dat de andere steden en gemeenten de vervuilende bussen krijgen. Zo simpel is het.

Ik heb niet echt bijkomende vragen. Ik hoop dat het wordt opgelost binnen afzienbare tijd.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel, collega's, voor de eensgezinde vragen vanuit dezelfde fractie.

Ik heb in het verleden ook al wel wat vragen gesteld over de boetes die De Lijn moet betalen in de lage-emissiezones, niet alleen in Antwerpen en Gent, collega Van de Wauwer, maar ook in Brussel. De minister heeft steeds voorgehouden dat ze aan een tijdspad werkt om aan die regelgeving tegemoet te kunnen komen en de boetes binnen de perken te houden.

Collega Brouwers zegt dat we vooruit moeten kijken. Ja, dat was nu juist de bedoeling van die wetgeving rond de lage-emissiezones: geef aan particulieren en de overheid een duidelijk kader van waar we willen staan op welk moment. En we doen dat niet voor over twee of drie jaar. We doen dat, in 2016, voor 2026. De Vlaamse Regering is niet klaar. De Lijn is niet klaar. Er dreigen dus inderdaad hoge boetes.

Hoe cynisch is het nu tegenover elke burger die al vanwege die lage-emissie-regelgeving investeringen heeft gedaan of zich zorgen maakt of hij nog wel met zijn auto de stad in zou kunnen gaan, en die misschien al geld heeft uitgegeven om een nieuwe auto te kopen, als je nu als overheid gaat zeggen dat je er in tien jaar niet in geslaagd bent om te doen wat je van die burger hebt geëist? Ik hoor hier voorlopig alleen nog maar de vraag om een uitzondering te geven voor de bussen van De Lijn.

Ik ben absoluut voorstander van die lage-emissiezones. U hebt nog geluk dat alleen Gent en Antwerpen aan de slag zijn gegaan met de regelgeving die u zelf gemaakt hebt, en dat niet alle Vlaamse steden daar gebruik van hebben gemaakt, want dat had ook gekund. Als deze Vlaamse Regering begint te praten over uitstel voor de lage-emissiezone voor zichzelf, doe dat dan ook voor de burgers. Heb dan de eerlijkheid en de 'culot' om te zeggen dat het maar om te lachen was. En betaal misschien ook ineens een schadevergoeding aan alle mensen die al stappen hebben gezet om zich in regel te stellen.

Hoe cynisch kan een overheid worden? Hoe erg gaat het worden met het vertrouwen van mensen in de politiek, als we aan gewone burgers zeggen dat zij de regels moeten volgen, maar wij zelf, zodra we er niet in slagen om het te doen, eens met minister Demir gaan praten om de boel uit te stellen? Dat kan toch niet? Dat is toch niet billijk? Dat is niet eerlijk. En dan zal ik het vandaag nog niet hebben – want de voorzitter zal beginnen te zeggen dat ik moet afronden, terecht – over de geweldige impact van die lage-emissiezone, de bewezen impact op de luchtkwaliteit in de steden, en niet alleen in de steden, maar ook ver daarbuiten, omdat het wagenpark vernieuwd wordt.

Stick to the plan. En als u boetes moet betalen, heb dan de eerlijkheid om die boetes te betalen en versnel uw beleid. Want al die argumenten, zoals covid, inflatie, bevoorrading: dat is het niet. We zijn gewoon te laat begonnen. En we hebben te weinig geïnvesteerd.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik zou zeggen: ik zou er eens goed mee lachen als het niet zo erg was. Onze fractie heeft de lage-emissiezones in de grote

steden, zoals Antwerpen en Gent, steeds bestreden als een asociale maatregel die de modale, dikwijls oudere burger pest. Mensen die geen elektrische auto kunnen kopen, die niet de nodige middelen hebben om zich nieuwe modellen van auto's aan te schaffen, worden verplicht om naar het openbaar vervoer over te stappen.

Het is cynisch dat tegen 2026 ook De Lijn die zware boetes zal moeten betalen, met belastinggeld van diezelfde burger, boetes die eigenlijk een vestzak-broekzak-operatie zijn wat betreft het aanwenden van belastinggeld. Geld van de Vlaamse overheid vloeit naar de steden in de vorm van boetes, mevrouw Schoubs zegt zelfs tot 30 miljoen euro per jaar.

Zou men dan niet beter de uitrol van die lage-emissiezones herbekijken, tot het realistisch is om het verder strenger in te voeren? Ik stel vast dat onze fractie eigenlijk gelijk krijgt. We stelden van in het begin dat die ambities rond de geplande elektrificatie van de vloot van De Lijn, en het emissievrij maken tegen 2025 van het openbaar vervoer in de steden, veel te rooskleurig is voorgesteld.

Ik vraag me dan af of men zo wereldvreemd was dat men niet doorhad dat 70 procent van de vloot niet op tijd vervangen kon worden, dat geen enkele constructeur in staat is om dat op korte termijn te doen. Eigenlijk wordt men nu geconfronteerd met het probleem waar de burger al een hele tijd mee wordt geconfronteerd: de prijs, de boetes, de infrastructuur en dergelijke meer.

De stelplaatsen moeten worden aangepast. Men is nu al niet zeker meer dat er voldoende laadpalen zullen zijn om die bussen te elektrificeren. Heel de elektrificatie zelf, de opleiding van technici, het is allemaal veel te rooskleurig voorgesteld. U was ambitieus, minister, maar wat heb je aan ambities als u op voorhand had moeten weten dat men ze niet kan halen.

Ten slotte denk ik dat er oplossingen zijn. Waarom overweegt men niet om in afwachting van de introductie van elektrische bussen – en u zult zeggen: hij is er weer – met synthetische brandstoffen te tanken? Tank synthetische brandstoffen en uw uitstoot is gevoelig – tot 94 procent – verminderd. Dat kan een oplossing zijn. Waarom zet u daar dan niet op in? Het kan een tussenoplossing zijn tot die elektrificatie rond is.

Bart Claes (Vlaams Belang): Het is een zeer interessant debat, collega's. Supply chain-problemen, inflatie, gelden inderdaad – zoals collega Bex terecht aanhaalt – ook voor de gewone burger, die misschien al wel zwaar heeft moeten investeren om een auto aan te kopen die voldoet aan alle toekomstige vereisten om in een lage-emissiezone rond te rijden. Ik hoor nu de vraag en de mogelijkheid dat de minister met haar goede collega minister Demir zou onderhandelen om misschien een uitzondering te bekomen voor De Lijn. Dat zou ik inderdaad niet zo eerlijk vinden naar de burgers toe die wel die investering hebben gedaan. Het is misschien een beter idee om de regels in die lage-emissiezones op de lange baan te schuiven, of beter nog: helemaal af te schaffen.

Dat gaat over Vlaanderen. En mijn vraag is: De Lijn doet ook een deel bediening in Brussel. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft ook een lage-emissiezone, en het lijkt me iets moeilijker om daar met de minister te gaan onderhandelen. Wat is het plan voor de bussen van De Lijn die ook in Brussel rijden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen en de bedenkingen. Misschien, ten eerste, wat betreft de hoogte van het bedrag, of het bedrag van 30 miljoen euro dat circuleert: dat is een ruwe inschatting die De Lijn heeft gemaakt op basis van het kader zoals het nu in een eerste principiële goedkeuring voorlag, en een ruwe inschatting op basis van het vergroeningsplan

van De Lijn. Is dat het exacte bedrag dat in 2026 al dan niet betaald zal moeten worden? Dat is op dit ogenblik natuurlijk koffiedik kijken. Het is een ruwe inschatting op basis van het vergroeningsplan van De Lijn zoals het nu voorligt. Dat is één.

Twee, en dat heb ik daarstraks al gezegd: zowel De Lijn, de MORA als de FBAA zeggen dat de schrapping van de uitzonderingsregel het niet evident maakt. Jullie vragen of ik zelf ook met die lokale besturen die vandaag de lage-emissiezone hebben uitgerold, aan tafel zal zitten? De Vlaamse overheid heeft het lage-emissiekader gecreëerd, een aantal jaren geleden, en het was aan de lokale besturen zelf om te beslissen om een lage-emissiezone – en je mag die leuk vinden of niet – al dan niet uit te rollen. Ze is vandaag de dag in Brussel, Antwerpen en Gent uitgerold, maar ik blijf herhalen dat het niet de bedoeling kan zijn dat we straks die drie steden en masse boetes zullen laten innen, wat finaal nefast is voor de werking van De Lijn.

Ja, er is misschien een vertraging, en dat kan ik ook grif toegeven. Er is een vertraging in de uitrol van de vergroening van de vloot van De Lijn. Herinner u: in de vorige legislatuur werd aangekondigd dat er negenhonderd elektrische bussen besteld werden. Dat is een aankondiging die niet is waargemaakt. Herinner u ook de vorige voorzitter van de raad van bestuur van De Lijn die kwam aankondigen dat hij 3 miljard euro nodig had om de volledige vloot van De Lijn te kunnen vergroenen. Wel, we hebben op dit ogenblik geen 3 miljard euro om die vloot met één vingerknip te vergroenen. En trouwens, een vergroening met één vingerknip van heel de vloot – de vloot bij De Lijn telt ruim 2300 bussen – is volgens mij zelfs economisch gezien niet verantwoord.

Alleszins hebben we deze legislatuur die vergroeningsoperatie gefaciliteerd. We hebben problemen met de supply chain. We hebben problemen met de levering van de bussen. Ik ben continu aan De Lijn blijven vragen om te starten met die versnelling, en tegelijkertijd hebben we met het ODC meer ruimte gegeven aan de pachters, omdat we weten dat zij ook sneller inzetten op die vergroening. Ik blijf vasthouden aan dat verhaal, en tegelijkertijd, als we kijken naar het hele verhaal van de lage-emissiezones zelf, ben ik niet de functioneel bevoegde minister die dat lage-emissiezonekader heeft uitgerold. Ik kan er vandaag alleen maar van zien wat op tafel ligt, en dan vind ik dat geen goed voorstel. De heer Bex zegt dat het misschien geen goed voorstel is voor de ene, maar wel voor de andere. Ik denk dat u daar een wat foute voorstelling van de feiten geeft. Nu ligt voor om een aanpassing te doen, een aanpassing die vooral nefast is voor alles wat met openbaar en collectief vervoer te maken heeft. En daar zijn wij geen vragende partij voor, gelet alleen al op de gevolgen die daaromtrent mogelijk op tafel liggen.

Opnieuw: ik hoop dat we daar allemaal on speaking terms kunnen blijven. Ik wil het zeker niet – zoals sommigen misschien suggereren – overlaten aan de volgende legislatuur. Neen, daarom praten we er nu juist over. Ik zal niet zeggen dat we wel zullen zien wat in 2026 uit de bus komt, en dat De Lijn dan maar de boetes moet betalen als er boetes komen. Neen, ik vind dat we alles op alles moeten zetten om juist te voorkomen dat er boetes betaald moeten worden, maar meer nog, en belangrijker: we moeten alles op alles zetten om te komen tot meer zuivere lucht. En dat kunnen we doen door volop in te zetten op zero-emissievervoer, en dat op alle vlakken: zero-emissievervoer inzake personenwagens, inzake collectief vervoer en inzake vrachtvervoer, en dat is waar wij op dit ogenblik, met onze Clean Power for Transport, volop op inzetten, en ik hoop dat we daar ook de versnelling, de vlucht vooruit, kunnen inzetten, en dat zal ik toekomstgericht ook blijven doen.

We zullen straks debatteren over heel ons Vlaams Energie- en Klimaatplan. Ook daar denk ik dat we inzake transport misschien nog een tandje kunnen bijsteken, maar dan moeten we dat ook nu doen, zonder nu al te gaan speculeren op boetes

die we moeten betalen. Neem de vlucht vooruit, en dat betekent: volop de kaart trekken van zero emissie, in het belang van de luchtkwaliteit. Dat is mijn standpunt, maar dit neemt niet weg dat we over het verhaal van die lage-emissiezones – dat kader dat nu voorligt – blijven praten, en dat we daar blijven vragen aan de collega's die daar op het ogenblik bevoegd voor zijn, om er rekening mee te houden dat het opzet niet mag zijn om meer boetes te betalen, om meer te laten innen door enkele steden. U kunt dan zeggen: straks zal elke gemeente of elke stad een lage-emissiezone uitrollen. Waar zitten we dan? Het kan niet de bedoeling zijn om zoveel mogelijk boetes te innen. Het moet wel de bedoeling zijn om zo snel mogelijk heel die vloot – zowel van De Lijn, maar ook van de pachters – massaal te vergroenen, en tout court bij alles wat betreft vervoer de kaart te trekken van vergroening.

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

Orry Van de Wauwer (cd&v): Collega's, voor alle duidelijkheid, ik geloof echt in de meerwaarde en het belang van lage-emissiezones. Ik geloof ook in het belang van het emissievrij vervoer. Collega Bex, ik geloof ook dat de overheid niet alleen dezelfde regels moet volgen en nakomen als de regels die ze aan haar burgers oplegt, maar dat ze zelfs de ambitie moet hebben om meer te doen, 'leading by example'. Laat dat heel duidelijk zijn. Ik vraag ook geen uitzondering specifiek voor De Lijn, maar ik wil tegelijkertijd ook niet dat de meest milieuvriendelijke bussen alleen maar in de steden zouden kunnen rijden en niet meer op het platteland.

Waar ik wel voor waarschuw, is dat als we die 30 miljoen euro uit het exploitatiebudget van De Lijn alleen maar zouden kunnen gebruiken voor het innen van die boetes, het dan moeilijker zal zijn om al die andere doelstellingen rond milieuvriendelijk en emissievrij openbaar vervoer te bereiken, en alle investeringen die daarvoor nodig zijn. Dat kan natuurlijk helemaal niet de bedoeling zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Ik heb daar eigenlijk niet veel aan toe te voegen, met dat verschil misschien dat lage-emissiezones in mijn ogen ook niet alleenmakend zijn. In mijn eigen stad, Leuven, lag dat op een bepaald moment op tafel, maar hebben we ervoor geopteerd om dat niet te doen en om een streng mobiliteitsbeleid te voeren met circulatieplannen, voetgangerszones enzovoort. Ook onze luchtkwaliteit is daardoor verbeterd. Het is een bestaand kader, steden kunnen daar in volle autonomie op inspelen, maar boetes dan enkel naar die stadskassen laten gaan van steden die het dan doen ... Als iedereen dat begint te doen, waar zijn we dan? Ik denk dat het toch herbekeken moet worden. Maar het is een bevoegdheid van minister Demir. Ik herhaal het. Misschien moeten we ook eens aan haar arm trekken om te bekijken hoe het opgelost kan worden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de moeilijkheden met trajectcontroles
– 1875 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de trajectcontroles
– 1941 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, de Vlaamse overheid wil dit jaar 194 extra trajectcontroles uitrollen op 109 locaties. Tussen 2019 en vandaag kwamen er in Vlaanderen al 234 trajectcontroles bij op 136 locaties. Of een trajectcontrole al dan niet actief is, wordt bepaald door de federale wegpolitie voor snelwegen en door de lokale politiediensten voor gewestwegen. In het verleden bleek dat heel wat trajectcontroles vandaag niet actief zijn. Ook trajectcontroles die wel in werking zijn, leiden niet automatisch tot boetes bij overdreven snelheid.

In Diksmuide, in West-Vlaanderen, trekt de korpschef aan de alarmbel. In de gemeente zijn in totaal negen trajectcontroles, maar die leverden tot nog toe geen enkele boete op, en dat tot grote frustratie van zowel de lokale politie als de burgers.

Een dodelijk ongeval op 10 februari in Diksmuide legde de vinger nog eens extra pijnlijk op de wonde. Een burger schreef naar aanleiding van het ongeval een brief naar de gouverneur: "In de Roeselarestraat wordt veel te snel gereden." Er staat wel een trajectcontrole, maar die werkt niet zoals het moet. De palen staan er al vijf jaar, maar hebben tot nog toe geen enkele boete opgeleverd. Het Gewestelijk Verwerkingscentrum (GVC), dat de boetes moet verwerken, is onderbemand. De boetes van de verschillende trajectcontroles in Diksmuide kunnen niet boven op het afgesproken contingent van 17.000 boetes per jaar verwerkt worden.

Het GVC wil het afgesproken contingent ook niet verhogen, omdat er onvoldoende medewerkers zijn om de toestroom aan boetes te verwerken. De gemeente wil haar eigen controles, waarmee ze gemakkelijk aan de afgesproken 17.000 boetes per jaar komt, niet afbouwen, omdat ze de nadruk wil blijven leggen op handhaving binnen de bebouwde kom. Wat dat laatste betreft, hekelt de korpschef ook dat de locatie van de trajectcontroles niet helemaal oké is. Ze zouden geplaatst zijn zonder goed overleg en op weinig doeltreffende plaatsen.

Minister, vandaag telt Vlaanderen 542 gecontroleerde trajecten op driehonderd locaties. Hoeveel trajectcontroles daarvan zijn effectief in werking? Ik had graag een overzicht per provincie.

Bent u op de hoogte van de moeilijkheden met de trajectcontroles in Diksmuide? Hoe staat u daar tegenover?

Door een tekort aan personeel bij de gewestelijke verwerkingscentra worden boetes niet verwerkt. Volgens de korpschef is hier sprake van schijnhandhaving. Hoort u gelijkaardige signalen uit andere gemeenten of politiezones in West-Vlaanderen of de rest van Vlaanderen?

Kaartte u deze problematiek al aan bij uw federale collega's, met het oog op personeelsuitbreiding binnen de verwerkingscentra? Volgens ons hebt u in het verleden al gezegd dat dat zo was. Wat was het resultaat daarvan? Als u dat nog niet deed, zult u dat nog aankaarten?

De plaatsing van trajectcontroles is de verantwoordelijkheid van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Hoe reageert u dan op de bemerking dat de trajectcontroles soms geplaatst worden zonder overleg met lokale besturen en op die manier soms niet doeltreffend ingezet worden?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, half maart liet u via een Belgabericht weten dat de Vlaamse overheid dit jaar 194 extra trajectcontroles zal uitrollen op 109 verschillende locaties. In deze legislatuur kwamen er al 234 nieuwe trajectcontroles bij. De voorbije jaren is er dus echt wel werk gemaakt van een sterke uitrol. Ik citeer nog even het bericht: "Tijdens deze legislatuur steeg het aantal installaties langs de Vlaamse snel- en gewestwegen naar driehonderd locaties, goed voor 542 gecontroleerde trajecten."

Trajectcontroles zijn voor onze fractie geen pestmaatregel, integendeel. Ze zijn een concrete en doeltreffende maatregel in de strijd tegen ongevallen en overdreven snelheid. Het is voor ons belangrijk dat er wat mildheid is, maar bovenal moet er een stevige pakkans zijn, anders is de volledige investering verloren. Niets is erger dan te horen: "Ze flitsen toch niet." Laat nu net daar een probleem zitten. In Brugge bijvoorbeeld werken er drie trajectcontroles niet.

Ik citeer even Dirk De fauw, de burgemeester van Brugge, in de Krant van West-Vlaanderen: "De trajectcontroles worden geplaatst door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Voor de trajectcontrole langs de Torhoutse Steenweg hebben we zelfs, samen met de politie, een negatief advies gegeven. Op het traject zijn er twee snelheidsbeperkingen en het loopt ook in twee politiezones, wat vragen doet rijzen over de wettelijkheid van de boetes. Daarom wordt die niet in werking gesteld."

In Diksmuide zien we een gelijkaardig verhaal. Daar staan al vijf jaar trajectcontroles en is er nog nooit een boete uitgeschreven. De uitleg is dat er niet genoeg personeel is om die boetes te verwerken. De korpschef zei daarover aansluitend op Radio 2 dat de trajectcontroles eigenlijk op de verkeerde plaats staan.

Ten slotte werd daarover in het federaal parlement een vraag gesteld aan minister Verlinden en kwam naar boven dat van de 327 installaties er slechts 155 actief zijn. Het lijkt het klassieke probleem: ze flitsen niet en er is lokale ontevredenheid over de locatie.

Minister, waarom worden er zo weinig controles uitgevoerd? Hoe wilt u dit probleem oplossen en zorgen dat er een grote pakkans is? Op welke manier wilt u de lokale besturen beter betrekken bij de selectie van de locaties?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor jullie vragen. Handhaving is en blijft het sluitstuk van heel ons verkeersveiligheidsbeleid, vandaar hebben we vanuit Vlaanderen altijd het engagement genomen om daar onze schouders onder te zetten. Dat doet het Agentschap Wegen en Verkeer onder meer door de uitrol van de trajectcontroles en het plaatsen van flitscamera's. AWV zorgt voor de hardware, de collega's van de federale overheid zorgen voor de software, het uitlezen en ervoor zorgen dat er een boete gekoppeld wordt aan diegenen die geflitst werd of door de trajectcontroles werd gevat. Het AWV staat in voor de realisatie en instandhouding van de trajectcontroles die in haar beheer, want daarnaast zijn er ook de lokale besturen natuurlijk, worden gerealiseerd. Er werden tot op heden 310 trajectcontroles gerealiseerd. Er zijn daarnaast 42 trajectcontroles in uitvoering en 189 in voorbereiding. Het volledige overzicht vind u op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer. Daarnaast zijn er ook 1230 flitspalen in beheer

van het Agentschap Wegen en Verkeer. Met de hardware zorgt het Agentschap Wegen en Verkeer mee voor het handhavingsbeleid.

De operationele uitbating van deze installatie is een politionele verantwoordelijkheid. Daarom werd in 2017 door de toenmalige federale minister en de toenmalige Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit, een samenwerkingsovereenkomst gesloten over hoe die handhaving moet verlopen. Die samenwerkingsovereenkomst is nog steeds in voege. *Pacta sunt servanda*, ik neem aan dat we deze honoreren.

In verband met de vragen over de problemen bij de operationalisering van de trajectcontroles, zijn er verschillende redenen waarom een geïnstalleerde trajectcontrole niet politioneel gebruikt wordt om snelheidsovertredingen te registreren. Dat kan ten eerste omdat er een tijdelijk technisch defect is aan de hardware. Dan is het aan het Agentschap Wegen en Verkeer om zo snel mogelijk de opdracht te geven om dat op te lossen. Ten tweede kan er onvoldoende capaciteit zijn op het federale Automatic Number Plate Recognition (ANPR)-management system (AMS). De federale politie is actie aan het ondernemen om het AMS-systeem te hertekenen en zodoende de capaciteit te verhogen. Een derde reden is de onvoldoende verwerkingscapaciteit bij de gewestelijke verwerkingscentra. De naam luidt wel 'gewestelijk', maar ze vallen onder de bevoegdheid van de federale politie. We weten dat de federale politie maatregelen neemt om bijkomende aanwervingen te doen om die verwerkingscapaciteit te kunnen verhogen.

Mijn boodschap is en was dat we niet weten welke trajectcontrole wel en niet werkt, zeker niet van diegene die geïnstalleerd en geijkt zijn. Wat mij betreft blijft de boodschap dat elke geïnstalleerde en geijkte trajectcontrole potentieel kan leiden tot een boete. Of ze effectief leidt tot een boete hangt af van het AMS en de gewestelijke verwerkingscentra.

Als ik hoor van de collega's dat er aankondigingen zijn van de lokale politie in Diksmuide en Brugge, dat ze op een slechte locatie staan, dat ze niet worden uitgelezen, dat ze niet worden gebruikt, dan denk ik dat de lokale politie dat het best in eerste instantie terugkoppelt naar de federale politie omdat daar grotendeels het probleem zit. Ik weet wel, en dat is specifiek een vraag van het parket, dat er in Diksmuide een probleem was van een verschillend snelheidsregime, en als er geen uniform snelheidsregime is moet men perfect kunnen weten wat de gemiddeld toegelaten snelheid is om een boete te kunnen uitschrijven. Maar ook dat is federale materie die het best aan de federale overheid gesteld kan worden. Allezins is een samenwerkingsovereenkomst gesloten in 2017, en ik neem aan dat zowel de federale als de Vlaamse overheid alsnog aandringen om deze afspraken te honoreren.

Ik hoor dat sommige lokale politieagenten zeggen – ik weet niet meer of mevrouw Lambrecht of mevrouw Fournier het zei – dat sommige trajectcontroles slecht staan. Ik weet dat er in het verleden soms discussie over was. Wij hebben duidelijk aan het Agentschap Wegen en Verkeer de boodschap gegeven dat er slechts een nieuwe trajectcontrole wordt uitgerold na grondig overleg en samenspraak met de lokale entiteiten. Zo gebeurt dat ook, als we conform de prioriteitenlijst van het Agentschap Wegen en Verkeer de lijst krijgen, dan gaan we daarmee naar de lokale besturen. Is men akkoord, dan wordt het uitgerold. Is men niet akkoord of wil men geen trajectcontrole, dan gaat het naar de reservelijsten en kijken we of we daar zo veel mogelijk handhavingstools kunnen voortzetten.

We blijven altijd hameren op die consensus van die lokale besturen, en ik neem aan dat als het lokale bestuur akkoord is, dat in overleg is met de lokale politiezone. Ik denk dat ze met één stem spreken en het met instemming van hen gebeurt. Er moet trouwens een protocol ondertekend worden voordat het effectief in gebruik

kan worden genomen. Het wordt dus in consensus met de lokale besturen uitgerold. Mocht dat in het verleden anders zijn gebeurd ... Oké, ik weet dat veel lokale besturen vandaag zelf trajectcontroles uitrollen, wat ook met instemming van het Agentschap Wegen en Verkeer op gewestwegen kan. Opnieuw, wat mij betreft, potentieel werken ze allemaal, maar het is kijken naar onze collega's aan de overzijde om massaal te zorgen voor de gewestelijke verwerkingscentra en het AMS.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel, minister.

U hebt natuurlijk wel op één vlak gelijk, over dat u zegt dat er veel federaal zit en dat we kijken naar de overkant en dat u dus uw handen kunt schudden en kunt zeggen dat het daarmee stopt. Maar mijn vraag en ook de vraag van collega Fournier ging niet enkel over dingen aan de overkant.

Ik wil ook zeggen over de vraag en het stuk bij mevrouw Fournier over Brugge, dat ik toevallig door een vraag die ik aan u had gesteld te weten ben gekomen dat er drie op de vier trajectcontroles niet werken in Brugge. Ik vind dat redelijk erg, 75 procent. De burgemeester heeft dan ook gereageerd dat dat niet kan. Er is nog niets aan veranderd.

Maar mijn punt is dat het wel een deel federaal kan zijn, het is nog een groot deel aan u, minister, en het Agentschap Wegen en Verkeer. Ik heb gezegd dat die trajectcontroles ook in Brugge soms op plaatsen staan die helemaal niet gevraagd zijn door de Brugse overheid. Ook in Diksmuide is dat het geval, men wil daar trajectcontroles in de bebouwde kom en AWV heeft ze bewust buiten de bebouwde kom gezet.

U zegt dat er in de toekomst overleg gaat zijn. Ik ben blij dat u het licht hebt gezien dat er in de toekomst overleg moet zijn met de lokale besturen. U bent daar altijd over bezig, over die lokale besturen die zo belangrijk zijn, maar mijn vraag is nu nog concreet wat er gaat gebeuren bij de trajectcontroles in Brugge, in Diksmuide en in andere plaatsen die nu op plaatsen staan die de lokale besturen niet oké vonden. Kunt u ze daar weg nemen en kunt u ze op andere, betere plaatsen zetten? Dank u.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u, minister, voor uw uitgebreid antwoord.

In de commissie hebben wij al verschillende keren geopperd dat als men zelf niet in staat is om zich te houden aan de vooropgestelde snelheid, wij als enig middel nog handhaving kunnen gebruiken. Ik denk dat we in dezen ook wel maximaal moeten inzetten op trajectcontroles, en dat doet u ook aan de hand van nog meer vooropgestelde trajectcontroles.

Controles worden uitgevoerd door het federale niveau. Daar bent u ook wel voor een stuk afhankelijk van. Nu hoor ik van u dat de capaciteit, zowel bij het AMS als bij het gewestelijk verwerkingscentrum, verhoogd zal worden. Mijn vraag is dus wel duidelijk: onderneem stappen om toch wel aan te dringen dat dat zo snel mogelijk kan gebeuren.

Waar u wel verantwoordelijk voor bent – en collega Lambrecht heeft er ook al wel naar verwezen – dat zijn de locaties van de trajectcontroles, en ik verwijs hier graag – want we kunnen het niet allemaal op u steken of u de schuld ervan geven – naar een vraag om uitleg die ik heb gesteld in 2017 aan minister Weyts over een bepaalde trajectcontrole in Wevelgem. Mijn collega hiernaast is ook schepen in Wevelgem. Minister Weyts zei toen, tot onze heel grote verbazing, en ik citeer hem

even: "De ongevalgegevens dienen als enige parameter voor het bepalen van de prioriteiten waar een trajectcontrole zal worden geïnstalleerd. In het verleden werd enkel gewerkt met aanvragen van de lokale politie en van de lokale overheden. Voortaan hanteert het AWW een top-downbenadering. Dit impliceert dus dat de aanvragen vanwege de lokale politie en/of de lokale overheden komen te vervallen."

Wij vonden dat toen in 2017 heel frappant, een top-downbenadering. Wij vragen dus heel uitdrukkelijk een down-topbenadering, dat er dus wel voldoende input komt van de lokale besturen en de lokale politiezones omdat zij in eerste instantie zich toch wel veel meer bewust zijn en veel meer kunnen oordelen hoe die veiligheid in hun gemeenten er moet komen.

Dus van die trajectcontroles in Brugge, mevrouw Lambrecht, waar u ook naar verwees en waar ik ook naar heb verwezen, weet ik niet wanneer zij daar geïnstalleerd zijn, of dat voor uw tijd was of niet. Maar, minister, van ons is er toch heel duidelijk de vraag om te luisteren naar de lokale besturen en de lokale politiezones zodat we toch heel efficiënt kunnen inzetten op maximale trajectcontrole. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het verhaal van trajectcontroles en bij uitbreiding ICT en hogere overheden is altijd een gesukkel. Ik kan u daar ondertussen tig voorbeelden van geven. Minister, u moet daar bijna een soort van opdrachthouder op zetten, want elk van die dossiers is anders. Het verhaal van 2017 is ook geëvolueerd ten opzichte van nu. Vijf jaar geleden werden dit soort van zaken nog argwanend bekeken: zullen we zo geen politiestaat krijgen, hoe staat de bevolking daartegenover? Met Trajectcontrole as a Service (TaaS) hebben we er nu zes in onze eigen gemeente. De enige opmerkingen die ik krijg, komen van bewoners uit andere straten, die vragen waarom zij geen trajectcontrole hebben. Dat is een kolossale en onvergelykbare omslag op een paar jaar tijd. Het antwoord van minister Weyts moet misschien in die richting worden geduid: er was een tijd dat het lokale niveau dat ei niet legde, en omwille van handhaving werd het dan uiteindelijk maar van bovenaf beslist. Die omslag is gemaakt.

Omdat het woord 'gewestelijk' voorkomt in de gewestelijke verwerkingscentrale, kijkt iedereen naar u, minister, terwijl dat inderdaad op federaal niveau moet worden geplaatst. Je moet dat goed uitleggen. Het is zaak om daar iemand op te zetten die dat trekt. Dat draait eigenlijk vierkant. Er zijn ongetwijfeld voorbeelden te geven waar het wel marcheert, maar als ik zie hoe gestroomlijnd dat nu op lokaal niveau gaat, al dan niet in samenwerking met TaaS, dan is dat contrast met wat wij vanuit Brussel zelf doen inderdaad heel scherp en dat is niet in ons voordeel.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, ik dank jullie voor de vraagstelling.

Wij investeren als verschillende overheden samen heel veel geld in die camera's voor trajectcontrole en dan is het toch bijzonder wrang – ongeacht of dat nu al of niet uw verantwoordelijkheid is – dat die niet zouden functioneren.

De bevoegdheid verkeersveiligheid moet u er in ieder geval toe nopen om ook met uw collega's, vooral op federaal niveau, in overleg te gaan en ervoor te zorgen dat die camera's wel hun effecten kunnen hebben.

Mijn collega in het federaal parlement Kim Buyst heeft daarover al vragen gesteld aan minister Verlinden. Er werd aangekondigd dat er voor de gewestelijke verwerkingscentra in 2022 110 extra personeelsleden zouden worden aangeworven en dat er in 2023 nog een veertigtal extra personeelsleden worden voorzien. Dat

zijn nu eens overheidsambtenaren die zichzelf terugverdienen, als we erin slagen om dat rond te krijgen. Het is dan ook eigenlijk absurd dat die daar niet zitten.

Minister, kunt u concreter met minister Verlinden bekijken welke noden er zijn om ervoor te zorgen dat we al die zaken kunnen laten werken? En of er nu tweehonderd of 250 nodig zijn, ik weet het niet, maar u zou dat wel moeten weten en er in een interministerieel overleg op moeten aandringen.

Minister, hebt u zicht op wat er allemaal nodig is om al die Vlaamse infrastructuur te laten werken? In welke mate dringt u daar dan ook concreet op aan, niet vanuit de vraagstelling dat ze er nu eens voor moeten zorgen dat het werkt, maar omdat u een stappenplan wilt en wilt weten waar dit naartoe gaat, aangezien u dat heel belangrijk vindt. Dat zou al wat klaarheid kunnen brengen in het dossier, zodat we dat kunnen opvolgen en zodat de federale collega's die vragen aan uw federale collega's kunnen stellen op basis van zeer gedetailleerde informatie.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, we hebben hier allemaal al herhaald dat handhaving een belangrijk sluitstuk is voor onze verkeersveiligheid. Het is natuurlijk jammer dat er veel geïnvesteerd wordt in hardware en dat er dan een te beperkte verwerkingscapaciteit is bij politie en bij parketten.

Minister, misschien is het eens tijd om erover na te denken om een grotere rol aan Vlaanderen toe te bedelen, bijvoorbeeld door een overheveling van de volledige bevoegdheid van de trajectcontroles naar de gewesten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, binnenkort worden op de Antwerpse ring de nieuwe trajectcontroles gekoppeld aan de gegevens van de dynamische verkeersborden. AWW gaat daarvoor samenwerken met de federale politie. We mogen er dan toch wel van uitgaan dat het aantal boetes nog serieus zal stijgen, terwijl er nu al problemen zijn om al die boetes te verwerken, onder andere door personeelstekorten en dergelijke meer.

Ik noteer toch nog even dat Vlaanderen dit jaar bijna tweehonderd nieuwe trajectcontroles zal installeren. Tussen 2019 en 2023 werden er al 234 geplaatst, waardoor Vlaanderen ondertussen blijkbaar de meest gecontroleerde regio ter wereld is. Een leuke weetje dat ik onlangs las, is dat trajectcontroles meer geld kosten dan ze eigenlijk waard zijn. Voor de installatie van een trajectcontrole op een gewestweg moet men al snel rekenen op 150.000 tot 160.000 euro. Dat is toch niet niets, terwijl ze dus vaak niet werken.

En terwijl al dan niet werkende trajectcontroles op onze wegen als paddenstoelen uit de grond schieten, verdwijnen ze in Frankrijk blijkbaar geleidelijk, voornamelijk omdat ze extreem duur zijn voor de gemeenschap. Men heeft niet alleen twee apparaten nodig, aan het begin en het einde van de trajectcontrole, maar er is ook heel veel onderhoud nodig. Daarom gaan de Franse autoriteiten nu vaste radars van de nieuwe generatie gebruiken, waarmee men meerdere inbreuken tegelijkertijd kan vaststellen en die een pak goedkoper zijn.

Minister, u blijft van mening dat die talrijke trajectcontroles geen pestmaatregel zijn, maar wel een concrete en doeltreffende maatregel in de strijd tegen ongevallen door overdreven snelheid. In dat laatste volg ik u, maar als men borden wegneemt om trajectcontroles aan te kondigen, is dat naar mijn mening niet alleen oog hebben voor de strijd tegen ongevallen, maar tegelijkertijd ook een verdienmodel op poten zetten. En dan is dat wel een pestmaatregel. Of zoals een krant het onlangs nog schreef: het is maar hoe je het bekijkt.

Als veel te dure trajectcontroles niet werken, zou het dan niet beter zijn om het voorbeeld van de Fransen te volgen en om te schakelen naar vaste radars?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen. Het is vreemd dat sommigen zelfs vragen om minder trajectcontroles te plaatsen, terwijl als we het debat voeren over onze verkeersveiligheidsstatistieken en we continu zeggen dat snelheid nog altijd een killer is in het verkeer, men telkens vraagt om meer maatregelen te nemen. Ik blijf erbij dat het verhaal van de trajectcontroles en de roodlichtcamera's nog altijd een positief verhaal is inzake ons verkeersveiligheidsbeleid. Ik denk dat ik zeker niet alleen sta met dat standpunt, als ik zie hoeveel lokale besturen op dit ogenblik ook zelf bezig zijn om op hun grondgebied trajectcontroles uit te rollen.

Mevrouw Lambrecht, u zegt dat er geen overleg is met de lokale besturen. Mevrouw Fournier verwijst naar een vraag om uitleg van 2017. Ik herinner mij als de dag van gisteren dat ik eind 2019 of begin 2020 een zeer kwade telefoon kreeg van een West-Vlaamse burgemeester – het was voor alle duidelijkheid niet die van Diksmuide, en ook niet die van Brugge – omdat hij niet akkoord was met een trajectcontrole op zijn grondgebied. Ik heb dat toen ook 'on hold' gezet. *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

Het zou die van Izegem kunnen zijn, maar ik ga de naam niet uitspreken. Het kunnen er veel zijn. *(Gelach)*

We hebben dat toen 'on hold' gezet en hebben ook de procedure aangepast. Ik heb duidelijk gezegd dat het Agentschap Wegen en Verkeer op basis van de ongevalstatistieken een prioriteitenlijst opmaakt van waar men het komende jaar het best trajectcontroles kan uitrollen. Dat is een lijst met twintig locaties, en daarnaast is er een reservelijst. Die lijst met twintig locaties wordt voorgelegd aan de lokale besturen. Dat is conform de nieuwe regelgeving van 2020. Die lijst wordt voorgelegd aan de lokale besturen, en de lokale besturen geven een akkoord of geven geen akkoord. Als ze niet akkoord gaan met het voorstel van het Agentschap Wegen en Verkeer, kijken we naar de projecten op de reservelijst. Dat is de methodologie die vandaag wordt toegepast.

Ik weet nu niet uit het hoofd wanneer de trajectcontroles waar het hier over gaat, in Brugge en in Diksmuide, juist geplaatst zijn. Ik krijg hier van een medewerker de boodschap dat de problematiek in Brugge opgelost is. Ik wil maar aangeven dat wij wel degelijk naar de lokale besturen luisteren. Dat is ook de regelgeving. Lokale besturen moeten hun akkoord geven. Zijn ze niet akkoord, dan kijken we naar de projecten op de reservelijst.

Ten tweede, ik wil niet gewoon zeggen dat het de fout van een ander is, neen. Wij hebben regelmatig overleg met onze federale collega's. Ik ben ook blij dat onze federale collega's investeren in die gewestelijke verwerkingscentra en in dat ANPR Management System.

Ik hoor sommige collega's zeggen dat het tijd is dat dat allemaal naar Vlaanderen komt, mevrouw Moors. Mijn voorgangers, de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken en de toenmalige minister van Mobiliteit, uw partijgenote, hebben toen dat samenwerkingsprotocol tussen het Vlaamse en het federale niveau net gesloten om voor een betere match te zorgen. Voorheen zaten die ANPR-camera's immers op Vlaams niveau. In 2017 werd dat samenwerkingsprotocol gesloten om ervoor te zorgen dat dat beter matchte.

Op zich werkt dat ook, collega's. De pakkans rond snelheid is verhoogd. Daarover moeten we duidelijk zijn.

Ik blijf herhalen dat elke mogelijke trajectcontrole die geïnstalleerd en geijkt is, geplaatst door het Agentschap Wegen en Verkeer, potentieel tot een boete kan leiden. Ik heb geen zicht op wat effectief wordt uitgelezen door de gewestelijke verwerkingscentra en waaraan er effectief een boete wordt gekoppeld. Dat is en blijft federale materie. Maar ik weet wel dat het ook voor onze federale collega's een absolute prioriteit is dat die pakkans inzake verkeersveiligheid wordt verhoogd. En dat geldt voor de federale, de Vlaamse en de lokale overheden. We blijven daar met z'n allen volop op inzetten.

Geen top-downbenadering dus, maar een en-enverhaal. Want naast die prioriteitenlijst van het Agentschap Wegen en Verkeer op basis van de ongevallenstatistieken, de dodelijke ongevallen, nemen we tegelijkertijd de vragen van de lokale besturen mee. Ook daar is er een bottom-upbenadering.

Door de uitrol van GAS 5 (gemeentelijke administratieve sanctie) vragen veel meer lokale besturen nu zelfs eerder het omgekeerde. Zij vragen het Agentschap Wegen en Verkeer niet om een trajectcontrole op die gewestweg, maar eerder de toelating om zelf een trajectcontrole uit te rollen op die gewestweg, zodat ze zelf ook kunnen zorgen voor het innen van de GAS 5-boetes.

Ik blijf de trajectcontroles goed vinden, het doet de pakkans verhogen. Maar het is niet ons opzet om zoveel mogelijk boetes te innen. Het opzet is en blijft om bij iedereen die zich op de weg begeeft de mindshift te creëren om zich aan de snelheden te houden. Die snelheidslimieten zijn veiligheidslimieten en zijn er niet om mensen te pesten, zoals sommigen dat hier zeggen. We willen het aantal boetes niet maximaal verhogen, maar we willen wel dat mensen zich maximaal houden aan de snelheidslimieten, de veiligheidslimieten. En als je je houdt aan de snelheid zal die trajectcontrole niet afgaan, zul je niet worden geregistreerd, zul je niet worden geflitst, zul je niet worden geregistreerd door de flitscamera. En dat, collega's, is en blijft de boodschap: houd je aan de snelheid, dan kun je niet worden gepakt, noch door een anonieme controle, noch door een vaste controle-installatie. Ik vind dat we daarop moeten blijven inzetten zolang we onze Vision Zero, nul dodelijke slachtoffers, niet hebben bereikt.

Ik blijf verder trajectcontroles uitrollen, tot spijt van wie het benijdt. We moeten dat blijven doen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, trajectcontroles zijn inderdaad belangrijk, u hebt onze steun om die snelheid in het verkeer aan te passen.

U hebt goed uitgelegd dat de trajectcontroles vanaf nu niet meer op een verkeerde locatie zullen staan. Kunnen uw diensten een evaluatie maken van de trajectcontroles die al van voor 2020 op een verkeerde locatie staan? Misschien kunnen die op een andere locatie worden geïnstalleerd of worden afgesloten indien dat een oplossing zou zijn voor de steden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik volg de vraag van mevrouw Lambrecht om met de lokale besturen toch nog eens te kijken naar de trajectcontroles die op een verkeerde locatie ingeplant zijn en die eventueel te verplaatsen.

Ten slotte, de collega's van het Vlaams Belang noemen het altijd een pestmaatregel. Maar ik ben het volledig met u eens, minister, dat dit zeker geen pestmaatregel is. Als men zich houdt aan de vooropgestelde snelheid, zal men geen boete krijgen. Het is niet de bedoeling om de mensen te pesten, maar om de verkeersveiligheid te verhogen. Snelheid, alcohol en afleiding zijn de drie voornaamste

oorzaken van ongevallen in het verkeer. Onze fractie staat volledig achter de trajectcontroles en wij vinden dat absoluut geen pestmaatregel.

De voorzitter: Minister Peeters wil graag kort reageren.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil uw suggestie meenemen om de trajectcontroles uit het verleden te evalueren. Subsidiariteit is voor mij geen loos woord. Als er zich nog ergens trajectcontroles bevinden tegen de wil van een lokaal bestuur in, mag dat lokaal bestuur mij altijd contacteren. Maar ik wil uw suggestie zeker ter harte nemen om daar een evaluatie rond te doen.

Brugge is alleszins opgelost, heb ik gehoord. We bekijken het.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over grensoverschrijdend gedrag bij De Lijn – 1905 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verdubbeling van het aantal meldingen van grensoverschrijdend gedrag bij De Lijn – 1911 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Uit cijfers die collega Schryvers opvroeg, blijft dat De Lijn het afgelopen jaar 135 meldingen van seksueel ongewenst gedrag op haar voertuigen of aan haltes ontvangen heeft. Dat is een stijging van 50 procent tegenover 2021. De meeste feiten van seksueel grensoverschrijdend gedrag, 78 meldingen, gebeurden op de tram of op de bus. Opvallend is de verdubbeling van het aantal meldingen aan de haltes zelf.

Eenzijds kunnen we besluiten dat slachtoffers meer bereid zijn om grensoverschrijdend gedrag aan te kaarten en te melden, anderzijds mogen we er nog steeds van uitgaan dat het aantal meldingen waarschijnlijk nog een onderschatting is van het werkelijke aantal feiten.

Uit ander onderzoek blijkt trouwens dat een op de drie vrouwen aangeeft dat ongewenst gedrag voor hen een obstakel vormt om het openbaar vervoer te gebruiken.

Om de veiligheid van haar passagiers en werknemers te garanderen rolde De Lijn het actieplan 'Veilig op Weg' uit. Een van de maatregelen daarin – we hebben het er al heel vaak over gehad – is de uitrol van camera's in alle bussen en trams van De Lijn. U hebt al meermaals gezegd dat de voertuigen in regie tegen 2025 allemaal uitgerust zouden moeten zijn met een camera. Voor exploitanten moet dit tegen 2027.

Vorig jaar hebben we hier nog een uitgebreide discussie over gehad en toen hebt u laten weten bereid te zijn om De Lijn te vragen om onderzoek te voeren naar de mogelijkheid om grensoverschrijdend gedrag te melden via de app van De Lijn.

Ik heb hierover een aantal vragen voor u, minister.

Eén, wat is uw reactie op die nieuwe cijfers? Het gaat dan vooral om de felle stijging van het aantal meldingen van grensoverschrijdend gedrag.

Twee, welke maatregelen zult u nemen om grensoverschrijdend gedrag aan te pakken en duidelijk te maken dat dergelijk gedrag op bussen of trams of aan haltes niet door de beugel kan?

Drie, zit de uitrol van camera's volgens het actieplan 'Veilig op Weg' op bussen en trams vandaag op schema? Wordt er vaak een beroep gedaan op de camera-beelden van De Lijn bij mogelijk grensoverschrijdend gedrag? Opvallend is de verdubbeling van het aantal meldingen van grensoverschrijdend gedrag aan haltes. Plant u op dat vlak ook specifieke maatregelen, bijvoorbeeld de uitrol van camera's?

Vier, bent u van oordeel dat de mogelijkheid om grensoverschrijdend gedrag te melden via de app van De Lijn de drempel kan verlagen om melding te maken? Vorig jaar hebt u gezegd dat u De Lijn zou vragen om dit te onderzoeken en dit ter sprake zou brengen op de interministeriële conferentie (IMC). Is dit onderzoek ondertussen afgerond? Zo ja, wat is het resultaat? Is dit ter sprake gekomen op de IMC? Hoe stonden uw collega-ministers tegenover dit voorstel?

De meldingsbereidheid van ongewenst gedrag is duidelijk verbeterd, maar kan nog meer verbeterd worden door sensibiliseringscampagnes. Ook omstaanders spelen daarbij een belangrijke rol. Zijn er plannen in die richting?

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (cd&v): Minister, collega Robeyns heeft al verwezen naar een recente schriftelijke vraag van mij, waarin ik inderdaad cijfers opvroeg van het aantal meldingen van seksueel grensoverschrijdend gedrag op voertuigen of aan haltes. Daaruit blijkt dus dat De Lijn vorig jaar 135 dergelijke meldingen registreerde. Dat is de helft meer dan in 2021, toen het om negentig meldingen ging.

Het vaakst, namelijk in 78 gevallen, was er sprake van grensoverschrijdend gedrag op een voertuig van De Lijn, maar de grootste toename van het aantal meldingen gaat over ongewenste situaties aan haltes. In de meeste gevallen komen de meldingen van grensoverschrijdend gedrag bij De Lijn toe via de politie. Het ging over 78 van de 135 meldingen. Slechts zeven keer vulde een reiziger een meldingsfiche van De Lijn zelf in.

Minister, de opmerkelijke stijging van het aantal meldingen is wellicht mee het resultaat van een grotere meldingsbereidheid bij slachtoffers. Die is wellicht te danken aan campagnes van De Lijn zelf, maar ook aan het feit dat het thema meer aandacht krijgt in het algemeen. Tegelijkertijd mogen we ervan uitgaan, mogen we er zelfs zeker van zijn, dat het werkelijke aantal situaties van grensoverschrijdend gedrag op tram of bus of aan een halte in realiteit wellicht heel wat hoger ligt. Uit een bevraging van Plan International uit 2020 bleek immers dat maar liefst een op de tien jongeren op het openbaar vervoer te maken krijgt met seksuele intimidatie.

Als mensen slachtoffer zijn van seksueel grensoverschrijdend gedrag of dit bij iemand anders vaststellen, is het heel belangrijk dat zij hier ook effectief melding van maken. Zo kunnen enerzijds de daders worden opgespoord, en krijgt De Lijn anderzijds meer betrouwbare cijfers en informatie over waar en wanneer er zich incidenten voordoen. Zo zou het bijvoorbeeld goed zijn als zo'n melding zou kunnen worden doorgegeven via de app van De Lijn. Als De Lijn daar zelf meer informatie over heeft, dan weet ze natuurlijk ook veel beter hoe ze daarop kan inzetten.

Binnen het actieplan 'Veilig op Weg' wordt gefocust op vier pijlers die alle vormen van agressie en overlast aanpakken. In december 2022 was er bijvoorbeeld een hoffelijkheidscampagne naar reizigers toe. Deze zou in april herhaald worden. Er zou ook werk worden gemaakt van een interfederaal actieplan over seksuele intimidatie en agressie op het openbaar vervoer, volgens uw antwoord op mijn vraag om uitleg van februari vorig jaar. U zei toen ook dat u ook zou laten onderzoeken of het mogelijk zou zijn de app van De Lijn te laten voorzien van een noodknop om meteen een ernstig voorval te melden.

Eén, kunt u meer toelichting geven over de campagnes die gepland zijn om grensoverschrijdend gedrag op het openbaar vervoer tegen te gaan?

Twee, op welke manier kunnen slachtoffers en omstaanders van grensoverschrijdend gedrag op het openbaar vervoer nog meer worden aangemoedigd om voorvallen te melden?

Drie, hoe kan er nog sterker worden ingezet op preventie van grensoverschrijdend gedrag op het openbaar vervoer?

Vier, wat is de stand van zaken met betrekking tot het interfederaal actieplan over seksuele intimidatie en agressie op het openbaar vervoer?

Vijf, in hoeverre werd reeds onderzocht hoe de app van De Lijn kan worden aangevuld met een noodknop of een functie om voorvallen onmiddellijk te melden aan De Lijn en misschien ook aan de politie?

Mijn laatste vraag ging over andere voorvallen op voertuigen en haltes, voorvallen van niet-seksueel grensoverschrijdend gedrag. Dat onderwerp is ondertussen al ter sprake gekomen tijdens de plenaire vergadering enkele weken geleden. Mijn vraag daarover is in hoeverre u vermoedt dat de gerapporteerde voorvallen het werkelijke aantal ondervertegenwoordigen. Op welke manier wilt u de meldingsbereidheid daarover vergroten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's.

Ook op mijn beurt wil ik zeggen – voor ik jullie vragen beantwoord – dat het een item is dat zeker alle aandacht vraagt. Ik heb er ook de voorbije maanden al veel schriftelijke vragen over beantwoord van verschillende collega's hier in deze commissie. Ik denk dat er ook al een tweetal waren van u, mevrouw Schryvers. Maar het is natuurlijk een belangrijk aspect waarmee we geconfronteerd worden en waar we zeker ook aandacht voor moeten hebben.

Wat betreft de meldingsbereidheid en specifiek ook de vraag van mevrouw Robeyns of ik niet geschrokken ben van deze cijfers: inderdaad, 135 meldingen van grensoverschrijdend gedrag is niet min. Maar is waarschijnlijk goed mogelijk dat het inderdaad onderbelicht is, dat er nog heel veel mensen geconfronteerd zijn met grensoverschrijdend gedrag zonder dat daaromtrent een melding is.

Nu, op jaarbasis zijn er ruim 250 miljoen reizigers. Opnieuw, ik denk dat iedereen die zich met het openbaar vervoer wil verplaatsen – of het nu op de bus of tram of aan de halte is – zich veilig moet kunnen voelen en dat we daar zeker werk van moeten maken.

Maar als we kijken naar de cijfers als dusdanig, die 135, dan zit er achter elk cijfer weer een persoon, een persoon die potentieel een trauma heeft opgelopen en zelfs het openbaar vervoer niet meer durft te gebruiken. Dergelijke dingen moeten we proberen te voorkomen en daar moeten we aandacht voor hebben.

Welke stappen onderneemt De Lijn daaromtrent? Ik denk dat de verschillende stappen die we ondernemen al meermaals aan bod zijn gekomen. Specifiek wat de vraag naar de sensibiliseringscampagnes rond grensoverschrijdend gedrag betreft, heeft De Lijn daaromtrent een hoffelijkheidscampagne opgezet om elk grensoverschrijdend gedrag of zelfs vermoeden van grensoverschrijdend gedrag ook effectief te melden. Dit kan via de klantendienst ofwel via de politie. We hebben specifiek nog die hoffelijkheidscampagne uitgerold in december 2022, en om de zoveel tijd komt dat ook sowieso online opnieuw naar boven. Daarnaast zijn er ook de klantenreacties van De Lijn zelf, waar De Lijn ook telkens vraagt om een klacht in te dienen bij de politie om zodoende de pakkans te verhogen, zeker van diegene die zich daar schuldig aan maakt.

Verder voorziet De Lijn ook extra ondersteuning, enerzijds door de noodknoppen op de voertuigen van De Lijn. Dat is een laagdrempelige maatregel waarbij het slachtoffer sowieso ook de chauffeur kan verwittigen. Nu, soms is het slachtoffer daartoe niet in staat, vandaar dat er ook volop werk wordt gemaakt van de camera's die worden gebruikt voor het geweld of de agressie op het openbaar vervoer, maar ook voor grensoverschrijdend gedrag tout court. Dus die uitrol loopt volop.

Daarnaast hebben we natuurlijk ook de lijncontroleurs en de chauffeurs zelf die als eerste aansprekingspunt fungeren. Kortom, er wordt bij De Lijn wel degelijk aandacht gegeven aan dit verhaal.

Dan wat het interfederaal overleg daaromtrent betreft: op de interministeriële conferentie hebben we met de collega's ook deze problematiek besproken en hebben we aan de vier openbaar vervoersbedrijven – de MIVB, de TEC, De Lijn en de NMBS – opdracht gegeven om te onderzoeken of er een gemeenschappelijk, discreet meldpunt kon worden uitgerold. Dat loopt natuurlijk niet altijd optimaal, iedereen heeft zijn eigen systeem en finaal hebben de openbare vervoersbedrijven dan ook beslist om dat niet gezamenlijk uit te rollen.

Verder is er ook onderzocht of er een extra knop – zoals u vroeg, mevrouw Robeyns – kon worden voorzien, bijvoorbeeld via de app. Daarover geeft De Lijn aan – uiteraard na dat intern te hebben onderzocht – dat ze dit niet echt beschouwen als een wondermiddel. Om op het moment dat je voelt dat je slachtoffer bent van agressie je telefoon te pakken en via een app te gaan, daar zal waarschijnlijk te weinig kans toe zijn. En het slachtoffer zal dat eerder niet durven omdat dat nog een escalatie van agressie als gevolg zou kunnen hebben.

Wat kunnen we dan wel extra doen? Dat iedereen zich veilig voelt op het openbaar vervoer en ook aan de haltes, is en blijft een heel belangrijk aspect. Dus het opvolgen van alle cijfers, het monitoren van alle meldingen en welke acties er nog extra kunnen worden opgenomen, neemt De Lijn alleszins mee.

Ze kijken ook nog naar een campagne rond het aanspreekgedrag bij burgers. Daarbij vragen we eigenlijk ook aan burgers om zeker mee de schouders te zetten onder de sociale controle. En wat uiteraard toekomstgericht ook belangrijk is, is om nog meer te kijken of er ook effectief kan worden overgegaan tot rechtsvervolging. Maar daarvoor moeten we ook natuurlijk kijken naar een samenwerking van alle mogelijke partners, dus de medereizigers en ook de chauffeurs. Zo kunnen we ook effectief de pakkans verhogen en ertoe komen dat er zeker sprake kan zijn van minder grensoverschrijdend gedrag. Ik dank u.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Dank u, minister. De Lijn zegt dus nu al dat de reiziger geen gebruik zal maken van een extra knop in de app en een systeem om discreet te kunnen melden. Ik weet niet waarop dat gebaseerd is. Ik zou zeggen dat men

het misschien beter eens had kunnen uittesten, om te zien of het toch geen verbetering had kunnen zijn. Als ik het goed heb, komen de meeste meldingen nu via de politie. De reizigers die slachtoffers geweest zijn, moeten dus altijd achteraf naar de politie gaan.

Een specifiek element is dat wordt vastgesteld dat reizigers nu, in plaats van op de voertuigen, aan de haltes zelf worden lastiggevallen. Moeten we daar ook niet meer maatregelen rond nemen?

Ik denk wel dat het positief is, zoals collega Schryvers ook heeft gezegd, dat we proberen om omstaanders daarin te betrekken en proberen om hen op hun burgerzin te wijzen. Als daar een bijkomende campagne rond kan komen, lijkt mij dat wel goed.

Ik ken de argumentatie natuurlijk niet, maar ik vind dus dat het element van een discreet meldpunt nogal gemakkelijk van tafel wordt geveegd.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (cd&v): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Het is inderdaad een belangrijke problematiek. Daar worden nu al heel wat stappen in gezet. Je voelt ook dat de meldingsbereidheid groeit, maar daarmee is het probleem natuurlijk niet weg. Dat vraagt bijkomende inzet.

Ik sluit me aan bij wat collega Robeyns zegt. Ik vind het heel spijtig dat de app niet minstens wordt uitgetest. Ik hoor van u dat de argumentatie van De Lijn om geen bijkomende knop op de app te zetten, is dat er een mogelijke escalatie kan zijn als een slachtoffer de gsm moet nemen en daar op een knop moet drukken om een melding te doen. Ik denk net dat dat veel discreter is dan wanneer een slachtoffer op de noodknop in de bus moet drukken, wat volgens mij veel gemakkelijker tot een escalatie kan leiden. En dan krijg je mogelijk bijkomende reacties. Heel veel mensen zitten in een voertuig van alles te doen op hun gsm. Dat kan dus veel gemakkelijker en discreter. Ik betreur het dat er niet minstens een test is gedaan.

Ik betreur trouwens ook dat dat interfederaal niet kon, want het is een problematiek die natuurlijk niet stopt aan de grenzen van Vlaanderen. Dat weten we allemaal. Het doet zich bijvoorbeeld ook voor op de trein, en niet alleen op de bus, niet alleen aan haltes van De Lijn, maar ook in stations en dergelijke meer. Dat vind ik dus wel spijtig. Maar goed, dat is een vaststelling. Daar kunt u wellicht ook niet aan doen.

Ten tweede wil ik onderschrijven hoe belangrijk een campagne naar omstaanders is. Wij kijken altijd veel te veel weg. Gisteren in de plenaire vergadering is dat ook nog ter sprake gekomen.

Wat tot slot ook heel belangrijk is, minister, is de vervolging. U hebt er ook naar verwezen. Pas als er kordaat wordt opgetreden en daders voelen dat het echt niet kan, dan kunnen we dat ook een halt toeroepen. Op dat vlak denk ik ook dat inzake overleg met politie en parket, het interfederale en de IMC, ook nog wel stappen zouden kunnen worden gezet. Gebeurt dat? Zitten in het interfederale plan, waar u eerder naar verwees, meer elementen dan alleen maar dat gezamenlijke discrete meldpunt waar u daarstraks mee bent begonnen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Zeer kort, voorzitter, want de collega's hebben al terecht exhaustief over het thema gesproken. Maar ik wil benadrukken dat we het belangrijk vinden dat iedereen die het openbaar vervoer gebruikt dat ook kan doen op

een comfortabele manier, en dat betekent dat je je op je gemak voelt, dat je je veilig voelt. De pistes die voorgesteld worden, moeten zeker verder onderzocht en uitgewerkt worden. Ik denk inderdaad dat we nog heel wat stappen vooruit kunnen zetten, onder meer in het sensibiliseren van omstaanders. Het is echt een collectieve verantwoordelijkheid om op dat moment niet gewoon weg te kijken, maar om echt iets te zeggen of iets te doen, of om met het slachtoffer te gaan praten, zodat die zich wat beschermd kan voelen.

Ik heb één vraag, minister. U of De Lijn heeft – nogal gemakkelijk, zeggen de collega's terecht – gezegd dat die extra knop op de app niet echt veel zin heeft. Zijn er eigenlijk voorbeelden uit het buitenland waarvan we weten of het daar al dan niet werkt? Gewoon zeggen dat het niet zal werken is wat gemakkelijk. Je moet toch minstens kijken of er plekken zijn waar het wel gebeurt, en hoe het daar dan loopt, of we daarvan kunnen leren. Als dat niet duidelijk zou zijn, dan zou ik toch oproepen dat u De Lijn daartoe opdracht zou geven om daar nog eens naar te kijken.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dit zijn cijfers die er niet om liegen, maar cijfers die niet nieuw zijn. De melding van grensoverschrijdend gedrag is geen nieuw fenomeen. Sinds ik hier in het parlement ben, hebben we dat al herhaaldelijk behandeld. Schijnbaar verandert er niet veel. We kunnen inderdaad aan symptoombestrijding doen, zoals interministeriële conferenties, gemeenschappelijke meldpunten, campagnes en dergelijke meer, waaruit dan blijkt dat men voor bepaalde zaken zelfs niet op dezelfde golflengte geraakt. Wel, dan is dat geen duidelijke boodschap naar de plegers van dergelijk grensoverschrijdend gedrag.

We hebben hier al een aantal voorstellen gedaan in de commissie. Waarom worden er op die lijnen geen agenten ingezet, niet in uniform? Waarom wordt er niet gecontroleerd door agenten in burger? De pakkans zou vergroten. Waarom wordt er niet veel strenger opgetreden? Ik hoor hier alle partijen – en terecht – zeggen dat er een veel strengere strafmaat moet komen, dat men veel strenger moet zijn. Men kijkt dan naar het federale niveau, maar de meeste partijen die hier in de zaal aanwezig zijn, zijn ook aanwezig op het federale niveau. Die zitten allemaal in die regering. Als u het echt meent, collega's, neem dan stappen. Ga bij uw ministers aandringen dat daar streng wordt opgetreden, en dat er snel werk van wordt gemaakt.

Die campagnes, minister, dat kan en dat mag en ik sta daar volledig achter, maar die gaan die daders niet afschrikken. Wat die burgerzin betreft, en die knoppen in de bus: chauffeurs zijn het slachtoffer van geweld, controleurs zijn het slachtoffer van geweld ... Ik denk dat veel burgers angst hebben om tussen te komen. Die strafmaat moet naar omhoog. Er moet een serieus lik-op-stukbeleid komen, en zolang dat niet verandert, vrees ik dat dat grensoverschrijdend gedrag niet zal zakken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen. Misschien nog even ter verduidelijking: de Lijn geeft expliciet mee dat als je slachtoffer bent van grensoverschrijdend gedrag, je dan zeker altijd klacht moet indienen. Waarom? Omdat al die klachten bij de politie in een centraal systeem komen. Dat kan er sowieso toe leiden dat er veel meer een vervolgsysteem aan gekoppeld kan worden, dat de dader ook effectief gevat kan worden, en tegelijkertijd geven die cijfers ook weer waar er veel klachten zijn. Daar zullen we veel gericht die lijncontroleurs en ook politie en zo mee inzetten.

Ik wil zeker geen pleidooi houden voor een verhaal zoals de heer Verheyden hier vertelt, waarbij we straks bij wijze van spreken op elke bus, aan elke halte, overal, waar dan ook, politie moeten inzetten, zodat we als het ware in een politiestaat zullen leven. Ik denk dat we niet zover moeten gaan, maar dat we alleszins wel alle aandacht moeten geven aan diegenen die slachtoffer worden van grensoverschrijdend gedrag.

Als het dan gaat om die meldingen, dan geef ik mee wat De Lijn vooral zegt: meld het sowieso ook bij de politie, meld het bij De Lijn via het meldingssysteem – maar ook daar krijg je de boodschap om ook bij de politie klacht neer te leggen – en maak gebruik van de noodknop op de bus.

Over de suggestie die hier gedaan wordt om die app eens te laten testen, om dat als een pilootproject een uit te rollen: De Lijn zegt vandaag dat ze er geen meerwaarde in zien, want op het moment dat je slachtoffer bent van grensoverschrijdend gedrag en je neemt je telefoon, dan zal de dader sowieso denken dat je een foto wilt trekken van de dader, dus waarschijnlijk zal dat alleen maar escaleren. Dat is het argument dat De Lijn hanteert om te zeggen dat ze daar niet onmiddellijk een meerwaarde in zien.

Plus: die knop op de app, dat is niet automatisch een signaal naar de nooddiensten. Als je een melding doet aan de chauffeur of aan de lijncontroleur, kan dat wel rechtstreeks gelinkt worden aan de interventiediensten. Dat zijn dus de argumenten die De Lijn op het ogenblik gebruikt. Ik heb er absoluut geen probleem mee. Ik ben zelf De Lijn niet. Ik wil gerust eens de vraag stellen om toch eens een pilootproject uit te rollen, om te kijken of dat al dan niet kan helpen. Elke maatregel die soelaas brengt, moeten we ter harte nemen, dus in die zin wil ik dat zeker wel eens als vraag overmaken aan De Lijn.

Burgerzin, ik denk dat we het er allemaal over eens zijn, is belangrijk. Postcovid is het nog meer geïndividualiseerd worden, men kijkt weg als men ziet dat iemand slachtoffer is. Die oproep voor campagnes voor meer burgerzin, daar sta ik zeker achter. Dat heeft De Lijn al gedaan. Misschien moeten we dat veel meer herhalen. Alleszins zie je op social media die filmpjes en campagnes verschijnen. Misschien moeten er nog meer komen. Alleszins is elk geval van grensoverschrijdend gedrag er een te veel. We zullen er zeker alle aandacht aan blijven geven en ik zal de suggesties overmaken aan De Lijn voor verder gevolg, en eventueel voor een pilootproject.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Als we willen dat ons openbaar vervoer opnieuw aantrekkelijk wordt, dan is het belangrijk om te beginnen zorgen dat reizigers zich daar veilig voelen. Dat is een maatschappelijk probleem: het grensoverschrijdend gedrag maar ook de agressie. Ik denk dat het onze verantwoordelijkheid is om alles te proberen om dit te voorkomen. En ten tweede, als er zich feiten voordoen, dan moet het zo comfortabel mogelijk zijn om melding te doen. Ik vind het positief, minister, en ik hoop dat u daarin doorzet, om het te proberen met de noodknop in de app. Zelfs al gaat die dan niet naar de veiligheidsdiensten, die kan wel een chauffeur verwittigen waardoor wel sneller ingegrepen kan worden. Dus ik zou u willen aanmoedigen om een test te doen via een pilootproject met zo'n noodknop in de app. Voor de rest denk ik dat we moeten blijven inzetten op sensibilisatie, op veiligheid en op het gevoel van veiligheid op ons openbaar vervoer. Daar is op veel vlakken nog werk aan.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (cd&v): Minister, mensen moeten zich inderdaad veilig kunnen voelen op het openbaar vervoer en zonder angst het openbaar vervoer kunnen

nemen, als je op de bus of op de tram zit, maar ook als je staat te wachten aan een halte. Daar moeten we vanuit het beleid heel krachtdadig op inzetten. Er zijn al een aantal maatregelen genomen, maar dat moet verdergezet worden. Ik denk aan oproepen om voorvallen absoluut te melden en ze niet onder de radar te houden. Ik denk ook aan campagnes naar omstaanders, om niet weg te kijken. Er zijn zo veel mensen aan de halte die gewoon weggijken. Dat is heel erg, daar moeten we blijven op inzetten.

Dat betekent ook, minister, dat er gerichte controles moeten zijn, zeker op gevoelige punten. Net daarom is ook dat melden heel belangrijk. De Lijn moet weten wat de gevoelige lijnen zijn, of waar er haltes zijn waar zich regelmatig feiten voordoen.

Ik wil ook vragen te blijven aandringen op vervolging wanneer men daders in het vizier heeft. Dat vraagt overleg met parket en politie, dat is een punt dat u in de IMC kunt aankaarten.

Tot slot, ik denk dat we alle mogelijkheden die we een slachtoffer kunnen bieden, moeten proberen uit te putten. Het is best mogelijk dat slachtoffers zich veiliger voelen wanneer ze een melding kunnen doen via hun iPhone in plaats van een noodknop op de bus. Het is heel goed dat u een pilootproject kunt opzetten. Elk slachtoffer dat te maken heeft met seksueel grensoverschrijdend gedrag op het openbaar vervoer, en vanzelfsprekend overal, moet dat ook kunnen melden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zwemmen in bevaarbare waterlopen – 2022 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, het nieuwe zwemseizoen komt eraan. Hopelijk zullen we kunnen genieten van veel lekker warm weer.

Zwemmen in bevaarbare waterlopen is in het algemeen verboden, tenzij de beheerder, De Vlaamse Waterweg, een domeinvergunning verleent voor een afgebakende zwemzone. Van dat soort vergunningen is er in andere Europese landen geen sprake. Momenteel, minister, zijn er slechts acht locaties – en volgens de Vlaamse zwemorganisaties slechts zeven – op meer dan 1000 kilometer bevaarbare waterwegen. We zijn hiermee de vreemde eend in de bijt. In Scandinavië en Zwitserland bijvoorbeeld geldt een algemene toelating in plaats van een algemeen verbod. Dat geldt trouwens ook in sommige van de ons omringende landen. Daar mag dus iedereen overal zwemmen, tenzij er een plaatselijk verbod is. In de Rijn in Basel bijvoorbeeld is er grote stroming en varen er grote schepen, maar toch mag je daar zonder problemen overal zwemmen.

Vorig jaar antwoordde u dat u in samenspraak met steden en gemeenten zou onderzoeken of er nog meer locaties aangeboden kunnen worden waar zwemmen in afgebakende zones mogelijk is. De vergunning zou uitgebreid worden naar niet alleen sportief zwemmen maar ook recreatief zwemmen. Ik citeer: "Deze in 2022 toegelaten projecten betreffende recreatief zwemmen worden hierbij beschouwd als pilootprojecten, waarbij na een evaluatie het kader, de bijhorende voorwaarden en de locaties bijgestuurd zullen worden."

We zijn een jaar verder en dus heb ik de volgende vragen voor u, minister.

Is er sprake van nieuwe locaties voor het zwemseizoen van 2023, naast de zeven of acht reeds bestaande locaties?

Op welke manier werkt De Vlaamse Waterweg aan een geactualiseerd regelgevend kader, met de aanbevelingen van het eindrapport, dat in 2021 is opgesteld door Sweco, indachtig?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, mevrouw Schauvliege. Bij deze temperaturen denken we nog niet aan springen in een plas water, maar laten we hopen dat dat komende zomer wel kan.

Voorafgaandelijk wil ik wel meegeven dat ik niet bevoegd ben voor alle waterlopen, alleen voor de bevaarbare. Daarnaast zijn er nog heel wat plassen en vijvers en zijn er ook de onbevaarbare waterlopen, maar ik moet me beperken tot die waterlopen die de bevoegdheid zijn van De Vlaamse Waterweg, en daar geldt inderdaad dat het in principe verboden is er te zwemmen, tenzij het expliciet is toegelaten.

Ik herinner me nog de vraag die hierover gesteld is in de plenaire vergadering. De vraag was toen of het niet mogelijk is om meer zwemzones af te bakenen. Vandaag is sportief of recreatief zwemmen al toegelaten in een negental zones op bevaarbare waterlopen. Nu, veiligheid primeert te allen tijde, want op de bevaarbare waterlopen is een goede doorgang voor vaartuigen nog altijd de hoofdprioriteit. Daarom kan de veiligheid van zwemmers niet overal gegarandeerd worden. In elk geval zijn er risico's door passerende schepen en/of een sterke onderstroming – herinner u het spijtige ongeval onlangs in de Zenne. De veiligheid moet primeren.

Dat neemt echter niet weg dat De Vlaamse Waterweg een bevraging heeft gedaan bij lokale besturen om na te gaan waar er vraag is naar extra zwemlocaties. Ongeveer de helft van onze lokale besturen heeft een bevaarbare waterweg op zijn grondgebied. Op dit ogenblik onderzoekt men waar zwemmen kan. Ik kan al meegeven dat er zeer weinig reacties binnengekomen zijn vanuit de lokale besturen, maar wie weet komt er naar aanleiding van deze vraag wel meer interesse, of misschien als de temperaturen straks stijgen.

Wat hebben we daarnaast nog gedaan? We hebben De Vlaamse Waterweg opdracht gegeven om te onderzoeken welke versoepelingen mogelijk zijn binnen het huidige wettelijk kader rond zwemmen in de bevaarbare waterlopen, of in de rivieren en kanalen in het beheer van De Vlaamse Waterweg.

Dat kader stelt nu voorwaarden voor de lokale besturen, onder andere over kleedhokjes, redders en handhaving, en vaak is dat juist voor lokale besturen een drempel die het iets te moeilijk maakt om zonder meer te zeggen dat ze het toelaten.

Bijkomend onderzoeken we dan ook of we het bestaande internationale label van de blauwe vlag niet mee kunnen introduceren om zodoende meer mogelijkheden te geven daaromtrent. Dat is ook een onderscheid dat aantoonbaar is dat het water schoon en veilig is om erin te zwemmen. Maar uiteraard moet er ook dan nog aan andere voorwaarden kunnen worden voldaan.

Met de steden en gemeenten onderzoeken we dan nu welke nieuwe veilige zwemzones er kunnen worden geïntroduceerd. Ik verwacht dat er daar toch nog wel wat reacties op komen. Gelet op het feit dat er daar vorig jaar in volle zomertijd wel veel vraag naar was, is de timing misschien in januari van dit jaar niet echt optimaal geweest. Dat zou kunnen.

Maar wat dat betreft doen wij alleszins de oproep naar de lokale besturen. Aan diegenen die bepaalde zones voor ogen hebben; laat het ons weten, dan kunnen

we daar samen met die lokale besturen in overleg gaan om te kijken wat mogelijk is.

In mijn eigen gemeente hebben wij heel veel waterlopen, ook onbevaarbare waterlopen, en de vraag is dan altijd om mensen in dat water te laten gaan. In die zin ben ik zeker medestander om dat mogelijk te maken, maar dan moeten we ook kijken waar en welke locaties, en natuurlijk altijd onder veiligheidsvoorwaarden.

Alleszins is er op dit ogenblik wel al een bijkomende locatie gekomen en dat is in Deinze, in Astene. Daar is er een bijkomende locatie die uitgerold gaat worden. Dat is wat we al concreet kunnen meegeven.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, het is goed nieuws dat er in Deinze een bijkomende locatie is om te zwemmen. Dat is vlak bij de deur, dus dan kan ik daar zeker gaan plonsen.

Maar, minister, als ik het goed begrijp hebt u een oproep gelanceerd bij de lokale besturen om het te melden als ze overleg willen over nieuwe zwemlocaties. Maar is daar niet de boodschap meegegeven dat de voorwaarden bij het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (VLAREM) nu nog gelden, namelijk kleedhokjes, redders, handhaving? Men gaat er nog altijd van uit dat dat onder dezelfde condities is.

Nochtans is er daar natuurlijk discussie over. Er zijn heel wat voorwaarden waar de lokale besturen aan moeten voldoen, waar zo'n zwemplek aan moet voldoen, alvorens dat kan worden uitgebaat. Dat zorgt er natuurlijk voor dat dat een gigantische drempel is, want het zijn dan de lokale besturen die moeten zorgen dat daar een redder aanwezig is, dat daar kleedhokjes aanwezig zijn, dat daar sanitair aanwezig is. dat zijn net de grote drempels, dat bleek alvast uit die Sweco-studie. Daar was eigenlijk helemaal geen onderzoek van de Vlaamse Waterweg voor nodig, dat is al eens aangekaart.

Minister, toen u die oproep hebt gelanceerd bij die lokale besturen, hebt u dan ook vermeld dat de Vlaamse Regering van plan is om die voorwaarden te schrappen, of is dat onder dezelfde condities? Want als het dat laatste is, dan lijkt het mij evident dat er weinig kandidaturen zijn, want dat maakt voor hen een wereld van verschil. Dus heel concreet wil ik weten of de boodschap gegeven is of het met die voorwaarden is of zonder. Ten tweede, er is al meerdere keren in de commissie Leefmilieu aangegeven dat het zal worden geschrapt. Maar zal dat ook effectief geschrapt worden en is dat bij de Vlaamse Waterweg gekend?

De voorzitter: Mijnheer De Veuster, ik zie dat u staat te springen om te gaan zwemmen.

De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Voorzitter, ondanks het slechte weer denken we er bij deze temperaturen wel aan. We denken er zelfs constant aan, want u weet heel goed, minister, dat ik burgemeester ben van een gemeente met niet minder dan drie kanalen. Wij zoeken al jaren een positief alternatief om de mensen ernaartoe te krijgen. En wij hebben die brief wel degelijk ontvangen, dus bedankt, minister, u hebt gereageerd op de oproep van de Vlaamse Waterweg.

Alleen: we hebben het ook laten berekenen, met alle voorwaarden die erbij gekomen zijn. We hebben het laten berekenen via onze Sportoase-partners, u zult ze wel kennen. Dat zijn nu eenmaal mensen die de gebrevetteerde redders voorhanden hebben. Ik kan alleen maar over de gemeente Schoten praten en een

zwemzone van 15 op 25 meter. De eenvoudigste formule kostte het lokale bestuur 250.000 euro. En de laatste twee zomers hebben we in die kanalen blauwalgen gehad, dan is het dus sowieso niet veilig.

Ja, de voorwaarden die de Vlaamse Waterweg oplegt zijn bijna niet doenbaar. Het is terecht dat er voorwaarden zijn, het zijn bevaarbare waterlopen en veiligheid van de binnenscheepvaart heeft voorrang, daarover gaan we niet discussiëren. Maar, minister, ik hoorde u aankondigen dat u aan de Vlaamse Waterweg gevraagd hebt of er versoepelingen mogelijk zijn. Die zou ik dan wel graag kennen, want de zomer komt eraan. En mochten die voorwaarden iets minder stringent kunnen zijn, dan graag.

En ik weet wel dat we niet Scandinavië, Schotland of Zwitserland zijn, waar het niet verboden is. Wij zijn een land met binnenscheepvaart, en nogmaals, die veiligheid primeert. Maar enige versoepelingen van de voorwaarden zouden denk ik heel wat gemeenten kunnen helpen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik begrijp dat de voorwaarden op dit moment nog altijd streng zijn. Die voorwaarden zijn opgenomen in de VLAREM-wetgeving. Namens de Vlaamse Waterweg hebben wij nu de oproep aan de lokale besturen gedaan. Ik weet dat er een ellenlang lijstje aan voorwaarden is, maar ons opzet is om te kijken wie geïnteresseerd is, en te kijken of we daar geen proefproject kunnen uitrollen om zo te kijken of het daar wel veilig kan. Zo'n proefproject gaat dan natuurlijk over het eventueel versoepelen van die zware VLAREM-wetgeving.

Ik denk dat we werk moeten maken van die gebrevetteerde redders. Maar die kleedhokjes en dergelijke meer? Ik weet dat het 'en, en, en' is. U komt op een bedrag van 250.000 euro. Ik begrijp dat heel veel lokale besturen dan afhaken, en dan zeggen dat het dan niet mogelijk is.

Ons opzet is juist omgekeerd. We hebben vandaag die VLAREM-wetgeving en het is niet mijn bevoegdheid om die vandaag zonder meer aan te passen. We weten ook dat, als we die willen aanpassen, dat regelgevend werk wel wat tijd in beslag neemt. Ik zou nu eerst vooral willen weten welke lokale besturen willen meewerken. En ik vraag me af of we daar dan geen pilootproject kunnen uitrollen, om zo een aantal aspecten te laten gelden.

Mijnheer De Veuster, u vermeldt zelf het verhaal van de blauwalgen. Ten eerste denk ik dat, als er blauwalgen in het water zitten en men ziet dat het water vies en troebel is, niemand erin wil springen. Anderzijds is daarom net dat label van de Blauwe Vlag wel interessant. Het is niet alleen een mooie kleur, maar het is ook interessant om met die blauwe vlag te kunnen werken. Nu is het een vlag om aan te geven dat de waterkwaliteit volstaat. Als je daarnaast dan de redders hebt en het afgebakende verhaal, vind ik dat dat zou moeten kunnen. Maar ik zeg het opnieuw, de VLAREM-wetgeving zou moeten worden toegepast.

Ik denk dus eerder dat, als een gemeente wil meedoen, we moeten kijken hoe we daar een regelluw kader kunnen opzetten om het als proefproject te kunnen uitrollen, om dat dan toekomstgericht en in afwachting van de aanpassing van de VLAREM-regelgeving, ruimer mogelijk te maken.

Het aspect van de Blauwe Vlag zorgt voor de waterkwaliteit, de extra maatregelen ... Ik weet ook dat de Vlaamse Waterweg tal van aspecten mee heeft opgenomen. Zij zeggen niet verantwoordelijk te zijn bij uitglijden, bij ongevallen en dergelijke. U weet ook dat de corebusiness van de Vlaamse Waterweg bevaarbare waterlopen zijn, maar ik denk dat we daar sowieso moeten kijken naar een win-win.

Als u lokale besturen kent die willen meewerken, zonder met een kostenplaatje van 250.000 euro geconfronteerd te moeten worden, dan hoor ik het graag. We zijn zelf ook met de gemeente Kampenhout, op initiatief van Gwenny De Vroe, daarmee aan de slag gegaan. Ik wil het alleszins mogelijk maken en faciliteren. We hebben vandaag tien zones waar het kan. Dat moet ruimer kunnen. U hebt daarin zeker een bondgenoot in mij.

Ik denk dus dat we het best met die gemeentes die het wel willen, aan tafel zitten om te kijken naar het label van de Blauwe Vlag en de versoepeling van de VLAREM-wetgeving. Ik denk dat we dat nu als een soort regelluw pilootproject moeten uitrollen, om daar dan toekomstgericht mee aan de slag te gaan. Als het vandaag op tien locaties kan, moet het denk ik ook op meer locaties kunnen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, als er meer plekken komen waar er een blauwe vlag wappert om te kunnen zwemmen, dan zijn wij als groenen natuurlijk zeer gelukkig.

Maar, minister, ik hoor u zeggen dat u bereid bent om hiermee verder aan de slag te gaan. U hebt een oproep gedaan. Als ik het goed begrijp, zijn alle strenge voorwaarden nog van kracht. Het lijkt me heel belangrijk om die oproep te herhalen, zodat lokale besturen beseffen dat het wel degelijk gaat om pilootprojecten, en dat een deel van de ballast die hen momenteel tegenhoudt, kan wegvallen.

Ook heel belangrijk, minister, is dat u hiermee samen met de minister bevoegd voor de VLAREM-wetgeving, aan de slag gaat. Eigenlijk heeft ons Sweco-rapport, dat al twee jaar oud is, heel duidelijk blootgelegd wat er allemaal aangepast moet worden om ervoor te zorgen dat er op veel meer plekken gezwommen kan worden. Nog eens pilootprojecten proberen is dus allemaal goed en wel, maar eigenlijk weten we wat er moet gebeuren, namelijk in eerste instantie die VLAREM-wetgeving aanpassen. En wat ons betreft zou het veel verder mogen gaan, zouden we het doen zoals in Zwitserland, in Basel, waar ook grote scheepvaart is en men toch zwemt op plekken waar bevaarbare waterlopen zijn. We zouden het principe veel liever omdraaien: dat men overal kan zwemmen, tenzij het gevaarlijk is, en daar de aanduiding komt. We doen liever dat dan wat we nu doen, namelijk het overal verbieden en alleen toelaten als het zéér zeker is dat er aan een aantal zeer stringente voorwaarden wordt voldaan.

Ten tweede zien we dat we ons focussen op clubs, die in geconditioneerde omstandigheden en in clubverband zwemmen. Het is ook wel zeer belangrijk dat er, bij alles wat er in de toekomst wordt uitgewerkt om te kunnen zwemmen in open water, we er echt naar kijken dat de recreatieve zwemmer die niet in clubverband zwemt, ook ergens terecht kan. We moeten daar ook naar kijken in die pilootprojecten.

Ik roep u dus op om hier echt werk van te maken, geen tijd meer te verliezen, die Sweco-studie onder de arm te nemen en samen met uw collega, zwemmen op meer plekken in Vlaanderen mogelijk te maken.

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 nieuwe fietsbeleidsplan van de Vlaamse Regering
– 2173 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het fietsplan van de Vlaamse Regering
– 2187 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe fietsambitie van de Vlaamse Regering
– 2230 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Tijdens de vakantie kregen we te horen dat er een nieuw fietsbeleidsplan is. Dat plan zou de naam 'Over zeventien jaar' kunnen hebben, want tegen 2040 moeten Vlamingen meer dan 30 procent van de verplaatsingen per fiets afleggen. Dat staat te lezen in het nieuwe fietsbeleidsplan, 'Een vooruitstrevende fietsambitie voor Vlaanderen', van de Vlaamse Regering. In 2020 gebeurde 14,19 procent van de verplaatsingen met de fiets. De nieuwe fietsambitie is dus nog veraf.

Fietsen moet ook veiliger. Daarom voert Vlaanderen de zogenaamde kindnorm in, wat betekent dat de verkeersveiligheid op zo'n peil moet zijn dat een kind van 8 jaar zich autonoom met de fiets moet kunnen verplaatsen naar school of naar zijn of haar hobby's. Concreet wilt u daarom tegen 2040, over zeventien jaar dus, zo goed als alle gemotoriseerd verkeer uit schoolomgevingen en de omgevingen van cultuur-, sport-, en jeugdvoorzieningen bannen. Daarnaast moeten ieder jaar minstens 125 gevaarlijke kruispunten aangepakt worden door ze zoveel mogelijk conflictvrij te maken. Dat en de andere doelstellingen voor 2040 moeten ervoor zorgen dat Vlaanderen de referentie bij uitstek wordt voor de fiets en het fietsgebruik. "Fietsen moet tegen 2040 meer dan ooit veilig, comfortabel, efficiënt en voordelig zijn", zegt u.

Het is goed dat er eindelijk een update is van het fietsbeleidsplan, want het was al zeven jaar geleden, maar de doelstellingen en maatregelen blijven vaag en weinig concreet.

Ten eerste, wat zijn de concrete doelstellingen rond het volledig conflictvrij maken van kruispunten? Hoeveel kruispunten zult u conflictvrij maken tegen 2040?

Ten tweede, wat zijn de concrete doelstellingen rond het wegwerken van de zwarte punten? Wat is de timing daarvan?

Ten derde, u geeft terecht aan dat de zogenaamde moordstrookjes en dodehoekongevallen weggewerkt moeten worden tegen 2040. Hoe zult u dit concreet aanpakken?

Ten vierde, wat zijn de concrete doelstellingen rond het aanpassen van fietspaden conform het Fietsvademecum? Welke timing stelt u hiervoor voorop?

Ten vijfde, hoe zit het met de uitrol van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)?

Ten zesde, hoe wilt u de doelstelling om gemotoriseerd individueel verkeer zoveel mogelijk te bannen uit schoolomgevingen, aan sport- en jeugdvoorzieningen en

aan culturele infrastructuur behalen? Welke concrete stappen zult u daartoe nemen?

Ten zevende, ook de lokale besturen spelen een cruciale rol in het kader van verkeersveiligheid. Hoe zult u de lokale besturen meer ondersteunen in die rol?

Ten achtste, wanneer komt er een visienota die op deze ambitie zal volgen? Op pagina 18 van het plan spreekt u daarover, maar er wordt niet bij gezegd wanneer die komt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Op 4 april stelde u inderdaad een nieuw fietsbeleidsplan voor. De Vlaamse Regering vindt volgens dat plan van zichzelf dat ze barst van de fietsambitie.

Laat ons beginnen met het goede nieuws: u wilt het investeringsritme van jaarlijks minimaal 300 miljoen in veilige fietsinfrastructuur aanhouden. Wij zijn ook voorstander van het aandeel fietsverplaatsingen te verhogen naar 30 procent tegen 2040. Dat zijn mooie ambities.

Onze vrees of onze kritiek is echter dat het plan, ondanks de mooie ambities, concrete maatregelen mist om in tussentijd serieuze stappen vooruit te zetten. Ik geef één voorbeeld: in 2040, zo staat in het plan, zullen alle bedrijven kwalitatieve fietsenstallingen en -infrastructuur hebben om het de fietsende medewerkers zo comfortabel mogelijk te maken, maar in het plan is nergens terug te vinden hoe u dat gaat doen. Gaat u dat opleggen aan bedrijven? Gaat u dat vriendelijk vragen? Er komen wel subsidies, maar de vraag is of die zullen volstaan, want vandaag zijn daar ook al subsidies voor.

Ik wil ook nog een paar redeneringen aanhalen, omdat ze ons wat bijzonder lijken. U stelt bijvoorbeeld dat fietsers in 2040 spontaan een helm zullen dragen, "omdat ze beseffen dat er altijd iets fout kan gaan, ook al is er geen andere weggebruiker in de buurt". Waar is de tijd dat liberalen 'optimism is a moral duty' als slogan hadden? De regering wil ook inzetten op data en nieuwe technologieën. Slimme verkeerslichten moeten een vlotte en veilige doorstroming voor fietsers garanderen.

Om dit alles te verwezenlijken verwijst u echter vooral naar bestaand beleid: het veilig maken van schoolroutes en -omgevingen, het conflictvrij maken van kruispunten, een afwegingskader zone 30, de introductie van de kindnorm, het uittesten van innovatieve technieken binnen Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA). Het fietsplan bevat weinig tot geen nieuwe initiatieven, terwijl we dat wel verwachtten.

De Federale Regering pakte het in 2021 anders aan met het eerste federale fietsplan. Het plan bevatte concrete en meetbare fietspromotieacties van de verschillende federale ministers: 40 procent meer fietsparkeerplaatsen aan stations, betere faciliteiten om de fiets mee te nemen op de trein enzovoort. Het zijn maar enkele maatregelen die de Federale Regering vervolgens nam om fietsen aantrekkelijker te maken. Groen wil dat elke toekomstige Federale Regering dit initiatief herhaalt, en wil dit wettelijk verankeren, zodat de investeringen in veilige fietsinfrastructuur van de gewesten en de gemeenten verder ondersteund worden.

Ik heb een viertal vragen voor u.

Hoe is dit fietsplan tot stand gekomen? Wie werd erbij betrokken? Werd aan de andere ministers in de Vlaamse Regering, zoals op federaal niveau is gebeurd, gevraagd welke maatregelen zij willen nemen om fietsen aantrekkelijker te maken in Vlaanderen?

Is het plan gebaseerd op data, een redenering en een visie? Hoe heeft bijvoorbeeld het cijfer van 30 procent fietsverplaatsingen vorm gekregen? Hoe is dat cijfer tot stand gekomen? En hoeveel Vlamingen hebben vandaag nog geen toegang tot een fiets? Als u zegt dat u wilt dat iedereen in 2040 toegang heeft tot een fiets, van welk startpunt bent u dan vertrokken en wat zijn de probleempunten?

Op welke manier zal het fietsplan uw beleid beïnvloeden in de rest van deze legislatuur?

Tot slot, hoe wilt u ervoor zorgen dat de algemene uitgangspunten van het fietsbeleidsplan geconcretiseerd worden? Volgt er deze legislatuur nog een stappenplan dat voor een volgende minister als leidraad kan dienen?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, tijdens het paasreces communiceerde u de nieuwe fietsambitie van de Vlaamse Regering met enkele opmerkelijke voorstellen, zoals de wil om jaarlijks 125 kruispunten aan te passen en al het gemotoriseerd verkeer uit schoolomgevingen en de omgevingen van cultuur-, sport- en jeugdvoorzieningen te bannen tegen 2040.

Voor sommige voorstellen lijkt 2040 misschien nog ver weg en daarom liet de Fietsersbond weten niet onder de indruk te zijn van uw fietsambities. De vereniging mist duidelijke doelstellingen en een visie. Ze missen ook de inspraak van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).

We kunnen hier nog een beetje verder kijken. In de voorbije maanden hadden we het in de commissie onder andere over de problemen tussen het Agentschap voor Natuur en Bos en de fietsers, maar ook bij de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn missen we vaak een duidelijke keuze voor de fiets. Ik citeer uit het plan: "We werken nauw samen met alle overheden (Vlaams, federaal, provinciaal en lokaal) en de mobiliteitspartners (NMBS, De Lijn) om de fiets en het openbaar vervoer zo goed en consequent mogelijk op elkaar af te stemmen." Het is een interessante piste, maar ze laat nog veel open.

Minister, hoe reageert u op de feedback van de Fietsersbond?

Welke dialoogmomenten wilt u nog opzetten met de betrokken verenigingen? Plant u aanpassingen of bijstellingen aan de fietsstrategie?

Is er overleg geweest tussen de verschillende Vlaamse overheidsdiensten over het fietsbeleid?

Welke stappen zult u nemen om deze visie uit te dragen in de andere diensten van de Vlaamse overheid?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vragen en voor de aandacht voor ons fietsbeleidsplan dat we hebben gepresenteerd. Ik hoor sommigen zeggen dat het in de paasvakantie werd gepresenteerd. Collega's, ik neem aan dat jullie de agenda van de Vlaamse Regering volgen. Het werd effectief op 31 maart afgeklopt op de regering. Het staat ons dan ook vrij om dat nadien te communiceren en in de pers te brengen.

Jullie weten dat het voorgaande fietsbeleidsplan dateert van voor 2016 en dat het deels achterhaald is, alleen al met al wat we deze legislatuur en met deze Vlaamse Regering doen inzake het fietsbeleid. Het was tijd om met een nieuw

fietsambitieplan te komen. Dat hebben we dan ook gedaan, gedragen door de voltallige regering.

Het is de taak van de Fietsersbond om kritisch te blijven, maar met een aantal van hun bedenkingen kleuren ze wel buiten de lijntjes. Zo zeggen ze dat we bepaalde maatregelen pas in 2040 willen uitrollen. Dat is uiteraard absoluut niet het geval. Dat is zoals onze Vision Zero tegen 2050. Dat wil ook niet zeggen dat we pas in 2050 nul dodelijke slachtoffers willen hebben. Nee, dat is de weg ernaartoe die we volop uitrollen met tal van concrete maatregelen die ook continu worden gemonitord. Vooral daarop wil ik focussen. Iedereen zou bij de les moeten blijven en in eerste instantie het fietsambitieplan lezen.

We moeten ambitie blijven hebben. Vele collega's in deze commissie beamen dat. Er is al veel gerealiseerd van fietsinfrastructuur, maar we zijn er nog lang niet. Zelf kom ik ook langs Vlaamse wegen waar er nog gevaarlijke situaties zijn, erbarmelijke fietspaden, moordstrookjes, waar het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk nog niet volledig is uitgerold, waar het fietssnelwegennetwerk nog niet in orde is, waar er nog veel gelijkgrondse kruisingen of conflictsituaties zijn. We moeten daar continu op blijven inzetten.

Wat hebben wij gedaan in ons fietsbeleidsplan? Enerzijds hebben we gedroomd over hoe het er volgens ons in 2040 zou moeten uitzien. Als je actief bent in de politiek, moet je blijven dromen, maar uiteraard ook durven te realiseren en continu bijsturen.

Enerzijds hebben wij de droom van de ideale fietswereld in 2040. Wat zijn vandaag de opportuniteiten en de aandachtspunten? En vooral, welke doelstellingen willen wij realiseren en welke concrete maatregelen nemen we om die doelstellingen effectief te realiseren?

Sommigen lezen dat in het federale beleidsplan, maar daarin heb ik het niet gelezen. In ons verkeersveiligheidsplan hebben we heel concrete maatregelen opgenomen. We hebben duidelijk gezegd dat het verkeersveiligheidsplan, waarin de actieve weggebruiker centraal staat, geen boek is om in de kast te leggen, maar een leidraad waarin heel wat concrete acties en maatregelen worden opgenomen.

Naast de maatregelen die we nu al nemen, willen we ook extra maatregelen uitrollen om onze doelstellingen te realiseren. Daarbij geven we telkens heel duidelijk de boodschap dat we zullen blijven monitoren, dat de governance moet worden aangepast omdat er vandaag een veel te versnipperd beleid was. We hebben al een aantal maatregelen genomen, maar daarop willen we volop inzetten. Het is een meerjarenplan waarmee we de ambities inzake meer en beter fietsbeleid effectief willen verankeren in de toekomst. We blijven inzetten op wat we de komende jaren willen uitrollen.

In het fietsbeleidsplan van 2016 stond de ambitie om 100 miljoen euro op jaarbasis te investeren. Wij investeren deze legislatuur sinds 2021 jaar na jaar meer dan 300 miljoen euro. Daar heeft deze Vlaamse Regering de middelen voor uitgetrokken. Het ligt in onze ambitie om dat toekomstgericht te verankeren. Alleen al deze legislatuur zullen we ruim 1,4 à 1,5 miljard euro investeren in fietsinfrastructuur. Maar er is nog werk aan de winkel. Vandaar dat het belangrijk is om dat te verankeren, om de ingeslagen weg verder uit te rollen.

We willen, dat is onze ambitie en missie, dat de fiets de spontane fietskeuze wordt van elke korte en middellange verplaatsing. We hebben daar bondgenoten, zoals de evolutie van de fiets. Tien jaar geleden had niemand een speedpedelec, de e-bikes waren voor de happy few. We zien dat dat enorm geboost heeft. We zien dat inzake het woon-werkverkeer – zeker in Vlaanderen, we zien dat dat in Brussel en Wallonië niet zo is, we hebben daar overleg gepleegd in de interministeriële

conferentie (IMC) – de speedpedelec zijn plaats opeist naast de e-bikes en dat het een enorme boost geeft inzake het woon-werkverkeer.

Een kwalitatieve infrastructuur blijft een belangrijke voorwaarde om de mensen op de fiets te krijgen. Vandaar hebben we aantal concrete doelstellingen opgenomen. Ik ben ook heel blij met de feedback van Fietsberaad Vlaanderen die wel meegeeft dat zij wel volledig achter dit plan staan en dit een goed plan vinden. We zullen uiteraard met Fietsberaad Vlaanderen en alle andere entiteiten verder in overleg blijven gaan.

Wat betreft het fietsbezit vandaag, dat is vandaag, mijnheer Bex, al hoog. Dat is 91 procent, u kunt dat lezen in het FietsDNA. Dit onderzoek heeft mee als basis geleid tot dit fietsambitieplan. Uiteraard wordt ook rekening gehouden met de eerder goedgekeurde mobiliteitsvisie. Ook daar zien we dat het fietsgebruik in stijgende lijn zit, en ook daar is een ambitie opgenomen met een stijging met 30 procent van het aantal fietsverplaatsingen tegen 2040. We weten dat dat ambitieus is, maar we weten dat dit realistisch is. Ook van andere plannen hebben we al meermaals in het begin kunnen horen dat het te ambitieus is en niet haalbaar, maar achteraf zegt men om het misschien toch bij te sturen omdat men al bijna aan de limiet van de doelstellingen is. Ik hoop dat het ook het geval is met het fietsambitieplan, en dat we straks misschien onze ambitieuze doelstellingen nog wat ambitieuzer kunnen maken.

Hoe is het tot stand gekomen en met welke stakeholders hebben we contact gehad? De voorbije maanden, ik mag zelfs zeggen jaren, had ik heel wat contacten. Jullie weten dat we met de mensen van Fietsberaad Vlaanderen en de Fietsersbond naar Denemarken zijn gegaan om daar knowhow te bekomen. We hebben contact gehad met de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. Dit fietsambitieplan is er gekomen na overleg met heel wat entiteiten. Dit is geen plan om in de kast te belanden, dit is een plan om daar telkens te blijven op inzetten en de uitrol te maken.

Over de vraag wat er gebeurd is met die governance, kan ik antwoorden dat we ons fietsteam, waar in het begin van deze legislatuur amper twee mensen op werkten, hebben versterkt binnen het departement. We hebben ook volop gefocust op meer intense samenwerking met andere beleidsdomeinen, we hebben fiets-specialisten zitten bij Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken (Lantis), De Werkvennootschap, De Vlaamse Waterweg en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Een fietsbeleid bouw je niet alleen uit met twee mensen die op het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zitten, daar moet een veel intensere samenwerking zijn, en dat hebben we volop uitgerold.

Wat betreft het maximaal conflictvrij maken van de lichtenregeling, in antwoord op mevrouw Lambrecht, kan ik zeggen dat we op dit ogenblik reeds 771 van de in totaal 1727 kruispunten hebben aangepakt conform de principes van het actieplan verkeerslichten. U weet dat we in het verleden al een paar keer hebben aangekondigd om in de komende jaren jaarlijks 125 kruispunten aan te pakken. We hebben er het voorbije jaar 145, of zelfs 147, aangepakt. In het kader van de verkeersveiligheid en fietsveiligheid blijven we daar volop op inzetten.

Met betrekking tot de gevaarlijke punten op de dynamische lijst van het Agentschap Wegen en Verkeer, kijken we om zoveel mogelijk punten binnen een zo kort mogelijke tijdspanne weg te werken. We werken niet meer zoals in het verleden met de historische lijst waar een meerjarenplan werd van gemaakt. Ik wil zorgen dat er op korte termijn iets verandert.

Wat de moordstrookjes of de 'nietspaden' betreft: helaas zien we ze vandaag nog. Waar we vandaag de studie of de uitvoering vastleggen, volgt de effectieve realisatie pas één of twee jaar later. We blijven ook daar kijken dat het snel gebeurt. Ik denk dat iedereen beseft dat als we al die extra middelen verankeren in veilige

comfortabele fietsinfrastructuur, je niet onmiddellijk resultaat gaat zien, maar wel op middellange en langere termijn een serieuze verandering zult zien. Ik zie het vandaag de dag al op heel veel locaties, maar nog lang niet overal. Ik zie vandaag ook nog veel pijnpunten, ik zie nog veel smalle strookjes, ik zie en hoor veel lokale besturen vragen of het niet sneller kan. Door met vereende krachten te werken en te zorgen voor de uitrol van dit fietsambitieplan, de nieuwe maatregelen die zijn opgenomen en de opsomming van de bestaande maatregelen die we verder willen uitrollen, ben ik overtuigd dat we onze gestelde ambities kunnen waarmaken en we van Vlaanderen de fietsregio bij uitstek kunnen maken.

Dank u om dit fietsambitieplan ter harte te nemen. Ik had me voorgenomen een uitgeprinte versie of brochure van het fietsplan mee te brengen. Dat heb ik in alle haast niet gedaan, maar dat hebben jullie nog tegoed.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, ja, het fietsplan, we hebben het zelf uitgeprint. Het leest leuk, het is een goed geschreven tekst, maar ik blijf het zeggen: zonder concrete doelstellingen, zonder timing, het is het plan van de zeventien jaar. U zegt dat het door de Vlaamse Regering gedragen is, ja, en daar stopt het. Niet door het middenveld, want u citeert daar pas Wies Callens van de Fietsersbond, maar zij zijn wel duidelijk op hun site en zeggen wat juist is of niet: "We stellen vast dat verschillende actoren in het fietsbeleid niet betrokken waren bij de opmaak. Fietsbeleid moet een samenspel zijn tussen overheden, provincies en gewestelijke administraties. Er was geen betrokkenheid van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, niet van de provincies, niet van Fietsberaad." Dus het is uw woord tegen het woord van Wies Callens van de Fietsersbond. Ook de Mobiliteitsraad Vlaanderen niet, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde niet, de Fietsersbond niet. Ik ga u zeker geen lessen geven, want ik kan leren van u in de politiek, u doet het al langer dan ik, maar een plan is altijd beter als het gedragen is door wat hier het fietsmiddenveld is en dat is helemaal niet zo. Het is zoals u zegt een droom, maar fietsbeleid mag voor mij geen droom zijn. Nul doden, dat moet gewoon de realiteit zijn. En 2040, dan gaan de kinderen eindelijk veilig kunnen fietsen, maar ik ben dan bijvoorbeeld een vrouw van 70 jaar. Dat is wel heel ver in de tijd, ik mag hopen dat ik dan nog op de fiets rondrijd.

Tot slot wou ik toch nog opmerken dat we, binnen al die ambities, eigenlijk opnieuw niets vinden over de algemene zone 30 in de bebouwde kom. Dat zijn niet alleen collega Bex en ik die dit willen. Ons land ondertekende in 2020 de internationale Stockholm Declaration en dat is de plechtige belofte om het aantal verkeersdoden tegen 2030 te halveren. Daarin stond toch die aanbeveling om naar 30 kilometer per uur te gaan in de bebouwde kom als er geen veilige fietspaden zijn. We vinden dat alweer niet terug. Ik denk dat dat een gemiste kans is.

Het fietsplan, dat zijn leuke zinnen om te lezen, wie kan daar tegen zijn? Met een mooie foto van u op de fiets erbij. Ik blijf herhalen dat er geen timing is op dingen, er is geen tijdslijn te vinden wanneer iets klaar zal zijn. Dat het budget genoeg is, dat is waar. Het is een mooi plan om eens te lezen, maar u hebt mij niet overtuigd dat we de komende jaren veel veiliger op de weg gaan zijn. U gaat dus meer dan drie legislaturen nodig hebben vooraleer we 2040 zijn. We moeten dus hopen dat na u ministers komen die fietsbeleid genegen zijn, om daar dan ook mee verder te doen. Ik ben zeer bezorgd over zo'n vrijblijvend plan.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Mijn repliek ligt wel in dezelfde lijn als collega Lambrecht. In die zin hoef ik niet alles te herhalen. De vaagheid is zeer groot. Stel dat 30 procent van de verplaatsingen in 2040 met de fiets gebeurt in Vlaanderen, dan zou dat bijzonder goed zijn. Alleen gaat er dan wel beleid moeten worden gevoerd om dat

ook effectief te realiseren. Uw taak als minister is niet het formuleren van mooie doelstellingen, maar ook ervoor zorgen dat die doelstellingen realiteit worden. Daar blijven wij op onze honger. Ik heb inderdaad verwezen naar dat federaal fietsplan. Dat is echt heel concreet, dat gaat over een aantal maatregelen die ook ingevoerd worden. Bijvoorbeeld de verhoogde fietsvergoedingen voor elke werknemer, enzovoort. Dat moet je doen en Vlaanderen is bijvoorbeeld bevoegd voor ruimtelijke ordening, voor economie, voor al wat je wilt. Wat gaat Vlaanderen nu effectief doen om ervoor te zorgen dat, als je als werknemer met de fiets naar het werk gaat, je die fiets voor de deur kunt parkeren op een veilige manier? Dat je een douche kunt nemen als je in het zweet hebt gefietst en daarna aan je werk kunt beginnen? Gaan we dat gewoon overlaten aan andere mensen die ook de ambitie hebben om van Vlaanderen een fietsregio te maken? Of gaat er effectief beleid komen van deze Vlaamse Regering? Dat is waar wij op onze honger blijven en voor alle duidelijkheid: ik geef één voorbeeld, maar het zou op alle punten van het fietsbeleid kunnen worden toegepast.

We hebben u gevraagd hoe dit fietsplan tot stand is gekomen. U hebt gezegd dat er breed inspraak is geweest, want u bent eens naar Denemarken geweest met een aantal mensen en die hebben daar de kans gehad om hun gedacht te zeggen. Ik vind dat een beetje een rare manier om het middenveld te betrekken. Je zou denken dat er op een bepaald moment gezegd wordt: "We gaan een fietsbeleidsplan maken, wat is uw input?" Waarna je daarmee dan aan de slag gaat. Die vraag naar hoe dit concreter wordt, daar blijven wij toch mee zitten.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u voor uw uitgebreide antwoord, minister. Zoals u waarschijnlijk wel kunt veronderstellen, ben ik zeker niet zo negatief als de twee vorige sprekers. Het is inderdaad vaag bij momenten, maar het leest goed en er zijn ook wel duidelijke doelstellingen in opgenomen.

Mijn vrees is echter dat de toekomstige ministers ook wel mee zullen moeten kunnen in dat plan. Misschien zullen ze aanpassingen en verduidelijkingen doen, maar hopelijk gaan ze ook met het plan starten en het verder uitwerken.

Misschien was het wel beter geweest dat u in het begin van de legislatuur een dergelijk fietsplan had gemaakt. Dan konden we in uw legislatuur meer punten afvinken en dergelijke. Het is een beetje jammer dat dat nu in het laatste jaar van uw legislatuur moet gebeuren.

Wat de inspraak betreft, denk ik dat u de afgelopen maanden en jaren toch wel heel veel contacten hebt gehad met de Fietsersbond en dat u ook die input de afgelopen maanden en jaren hebt meegenomen in uw fietsplan. Het is belangrijk om dat gedurende al die tijd in gedachten te houden.

Op pagina 25 van uw plan staat dat u het initiatief neemt om met het federale niveau een versterking van de fietsvergoeding en een optimalisatie van het mobiliteitsbudget te bekijken. Hoe ziet u dat? Het zou misschien wel interessant zijn voor ons om eventueel input te geven aan het federale niveau. U weet dat Jef Van den Bergh bij ons de bezieler is van het mobiliteitsplan. Het zou misschien interessant zijn dat wij vanuit het Vlaamse niveau input kunnen geven aan de federale collega's over hoe wij het zien.

In februari is er in het Europees Parlement een resolutie goedgekeurd. U weet dat wij in de eerste zes maanden van 2024 voorzitter zijn van de Commissie. In de resolutie wordt er opgeroepen om van 2024 het Europese fietsjaar te maken. Ik weet niet of u daarvan op de hoogte bent, minister. Zo ja, gaat u ook bepaalde input geven? Hoe ziet u de uitwerking van dat Europese fietsjaar? Welke impact zou dat eventueel hebben op het Vlaamse fietsbeleid?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Beste collega's, ik ga iets bekennen. Ik lees elke week de Libelle. Mijn vrouw heeft daar een abonnement op, en ik ben de eerste die het leest. In de Libelle staan altijd artikels als 'Lente in huis'. Dat zijn heel mooie foto's van keukens en livings en dergelijke. Er is één probleem: er staan nooit prijzen bij. Er staat ook niet bij dat in die zetel vlekken er moeilijk uit gaan. Er staat ook niet bij dat die vloer niet past bij dat en zo meer.

Ik heb hier een beetje hetzelfde gevoel. Niemand kan tegen die brochure zijn. Wie kan daar nu tegen zijn? Niemand. Maar er is één probleem, vind ik. Er staan geen centjes bij. Er staat ook niet bij wanneer, en ook niet hoe. Zo staat er bijvoorbeeld dat we mensen gaan aanmoedigen om meer zichtbaar te zijn in het verkeer. Top. Maar hoe? Met wat? Gaat u dat verplichten? Gaat u dat niet verplichten? Er staat bijvoorbeeld ook in dat we de veiligheid op fietspaden gaan verhogen. Hoe gaat u dat doen? Er zijn er die zeggen dat je daar een maximumsnelheid moet invoeren. Die krijgen dan ook leuke berichten en zo. Maar u gaat alleen maar toffe berichten krijgen, want hier kan niemand tegen zijn.

Wat is het probleem? Je moet keuzes maken. Je moet durven te kiezen in verkeersveiligheid. En dan moet je standpunten durven in te nemen. Dat mis ik hier een beetje. Ik vind het tof dat we een traject maken voor 2040. Dat is heel fijn. Een droom, dat is heel fijn. Maar met een droom kunnen we ook niet onmiddellijk verder. En dat mis ik hier wel. Zoals mevrouw Fournier zei, had dat er in het begin van de legislatuur moeten zijn. En dan moeten daar budgetten aan gekoppeld worden, met zeer meetbare doelstellingen: tegen die datum moet dat en dat gebeuren.

Er staat dat we lokale besturen gaan ondersteunen. Hoe gaan die besturen ondersteund worden? Komen daar extra middelen voor? Wat is voorzien? Ik lees ook dat men de fiets wil promoten. Als je in de privé werkt, kun je een fiets leasen. Mensen uit het onderwijs kunnen dat niet. Zou u dat niet overwegen? Gaan we daar geen stappen voor ondernemen? Moeten we daar op federaal niveau voor gaan lobbyen? Enzovoort.

Met andere woorden, het is een mooi plan, maar ik zie niet meteen concreet in hoe we daar nu verder mee aan de slag kunnen op korte termijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor jullie bijkomende reacties. Het leest als de Libelle: "Ik kan pas veilig fietsen als ik 70 jaar ben." Mevrouw Lambrecht, we hebben inderdaad de kindnorm erin opgenomen, en de kindnorm is voor ons van 8 tot 80 jaar. Dus in die zin willen we ook dat mensen op zeventigjarige leeftijd veilig kunnen fietsen.

Maar alleszins, de opzet van dit fietsambitieplan is eigenlijk om de gamechanger die fietsen vandaag is – en waar we met covid een bondgenoot in hebben – te bestendigen. Dat we bij iedereen als het ware die fietsreflex willen aankweken en ervoor zorgen dat het fietsbeleid toekomstgericht eigenlijk op een verder elan wordt uitgevoerd zoals we dat de voorbije twee jaar hebben uitgerold.

Ik hoor hier sommige collega's zeggen dat het vlot leest, dat het aangenaam leest, maar dat ze niet zien waar, wanneer en wat er gebeurt, en welke middelen tegenover dit verhaal staan. Wel collega's, dat zijn actieplannen, en ik heb wat dat betreft eigenlijk helemaal een déjà vu naar toen wij met ons verkeersveiligheidsplan zijn gekomen, waar opnieuw – en dat benadruk ik – ook onze actieve weggebruiker centraal stond. In dat verkeersveiligheidsplan hadden we ook concrete maatregelen opgenomen. Toen was er ook de opmerking over hoe, wanneer, en met welk geld.

Jullie weten dat we met dat verkeersveiligheidsplan twee keer per jaar een voortgangsrapportage doen. Dat wij daar alle maatregelen die wij hebben opgenomen, effectief monitoren, dat wij daar middelen tegenover opnemen in ons geïntegreerd investeringsprogramma (GIP), en dat we continu na die monitoring ervoor zorgen dat er her en der kan worden bijgestuurd.

Dat was ons verkeersveiligheidsplan en hier hebben we nu een fietsambitieplan waarin we duidelijk zeggen waar we naartoe willen, en die ambitie ligt hoog. Ik wil dat liever onmiddellijk realiseren dan dat pas in 2040 allemaal uitgerold te hebben. Maar jullie weten ook dat we er niet met een vingerknip voor kunnen zorgen dat heel onze fietsinfrastructuur overal even veilig en comfortabel is. We hebben daar ook nog altijd zoiets nodig als vergunningen, als overleg, als studiekosten, als onteigeningen en dergelijke meer.

Maar daar wil ik mij zeker niet achter verstoppen. Ik denk dat we duidelijk hebben bewezen dat we volop de kaart van het fietsbeleid trekken deze legislatuur. We willen dat ook verankeren naar de toekomst toe en vandaar blijf ik dat herhalen als ik dit fietsbeleidsplan vergelijk met andere fietsbeleidsplannen. En natuurlijk, mijnheer Bex, u vindt dat van minister Gilkinet veel ambitieuzer. Ik zie daar geen timing. Ik zie daar geen budgetten. Ik zie daar opdrachten naar andere federale ministers toe, naar Vlaamse ministers toe. Allemaal goed en wel, ik sta achter dat fietsbeleidsplan, maar zeg mij nu niet dat dat concretere maatregelen heeft dan alle concrete maatregelen die wij hier heel duidelijk hebben opgenomen.

Ik zeg opnieuw dat wij met dit ambitieplan nu verder aan de slag gaan, wij gaan acties uitrollen, wij gaan daar middelen tegenover zetten en wij gaan daar verder mee aan de slag. En als ik nu niet met dat ambitieplan was gekomen, dan zou ik het verwijt krijgen dat we nog altijd met een ambitieplan zitten uit 2016, dat er niet meer ambitie is. Dan zou ik die verhalen telkens opnieuw van jullie horen.

Wel, we hebben nu een ambitieplan. We gaan daar acties aan koppelen en we gaan uiteraard blijvend in overleg met alle sectoren. En sommigen maken zich hier zonder meer de kritiek van de Fietsersbond eigen. Het is niet dat ik alleen met de Fietsersbond in Denemarken ben geweest en dat dat het enige gesprekspunt is dat we hadden. We hebben meer dingen gedaan, denk aan het verhaal van vierkant groen, denk aan het verhaal van rechtsaf vrij.

Maar alleszins hebben wij vaak overleg met de Fietsersbond. Ik zie ook regelmatig dat de Fietsersbond voorstellen doet en dat de lokale besturen het er daar niet mee eens zijn. Niet langer geleden dan gisteren had ik daaromtrent nog een problematiek. Wel, dan denk ik dat lokale besturen die hun eigen grondgebied beter kennen, nog altijd de meest gedegen partij zijn om naar te luisteren.

Dat neemt niet weg dat ik in overleg ben met de Fietsersbond. Wij zijn in overleg met Fietsberaad. Wij hebben overleg met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Wij hebben overleg met alle lokale besturen. Niet langer geleden dan deze week en vorige week had ik verkeersveiligheidstafels waar onder andere het afwegingskader van conflictvrije kruispunten en veilige voetgangers- en fietsoversteekplaatsen aan de orde waren.

Ik kan nu doen wat jullie hier vragen: om een ambitieplan te maken, om daarmee de boer op te gaan, om dat niet eerst goed te laten keuren door de Vlaamse Regering, om dat niet eerst een onderwerp te laten zijn aan deze gesprekstafel, maar om dat eerst met elke individuele instantie die zich bezighoudt met fietsen, af te toetsen, om dan misschien met een afgezwakt plan naar hier te komen.

Wel collega's, dat wil ik niet. Dit is ons ambitieplan, dit is mijn ambitieplan van wat ik wil realiseren met heel concrete maatregelen. Een aantal maatregelen die we al doen en een aantal concrete maatregelen die we daar extra bovenop leggen. Dat

staat daar heel concreet in, en als jullie het gelezen hebben, kijk dan naar pagina 22 en volgende. Daar hebben we heel concrete maatregelen. En we gaan daar acties aan koppelen, en we gaan dat monitoren, en we gaan die governance-structuur aanpassen. Zo ben ik ervan overtuigd dat we die ambitieuze doelstellingen die hierin zijn opgenomen, ook effectief gaan realiseren.

Mevrouw Lambrecht, ik stel voor dat u de Stockholm Declaration nog eens grondig naleest. Daar staat 'bebouwde kom' niet in. Trouwens, dat is een term die wij hier in ons land gebruiken. Daarin staat wel degelijk 'zones voor gemengd verkeer' en daar bedoelt men de woonzones mee. U weet, en dat blijf ik ook herhalen, dat bebouwde kom bij ons in Vlaanderen vaak veel ruimer is en dat daar vaak brede wegen zijn. Als je op een aantal van die wegen vandaag een snelheidslimiet van dertig kilometer per uur zou invoeren, dan strookt dat niet met de leesbaarheid en veiligheid van de weg. Ik pas ervoor om dat van boven op te leggen en ik laat daar opnieuw de subsidiariteit gelden. U zult me dat elke keer opnieuw vragen, maar ik zal dan ook iedere keer opnieuw datzelfde verhaal blijven doen.

Tot slot, wat betreft de financiële agenda: mijnheer Meremans, u zegt dat het zoals de Libelle leest en ik kan juichen, omdat het zo vlot leesbaar en toegankelijk is. Dat was ook mijn opzet. U zegt dat daar geen prijs bij staat, maar er staat wel degelijk bij dat wij het engagement van meer dan 300 miljoen euro op jaarbasis verankerd willen zien. Ik heb in het begin van deze commissievergadering duidelijk gezegd dat ons regeerakkoord onze leidraad is en dat daarin staat dat we tegen 2024 een steil groeipad wilden hebben naar 300 miljoen euro. Wel, wat hebben wij gedaan? In 2020 heb ik 180 miljoen euro uitgetrokken. In 2021 heb ik 354 miljoen euro vastgelegd. In 2022 ook meer dan 300 miljoen euro. En ook in het GIP van 2023 staat 300 miljoen euro. Ik zie sommige wegstappen, want die horen dat inderdaad niet graag, maar dat betekent wel dat wij deze legislatuur meer dan 1,5 miljard euro investeren in fietsinfrastructuur, en dat is ongezien.

En dan leg ik hier de ambitie op tafel dat ik dat toekomstgericht verankerd wil zien. Ik wil de toekomst niet opzadelen met een financiële ballast, maar ik wil wel waarmaken wat we hier in ons ambitieplan op tafel leggen. Wij willen de ambities waarmaken die we hier neerleggen en dat is volop inzetten op comfortabele en veilige fietsinfrastructuur, en daarnaast ook op sensibilisering en alle betrokken partners, werkgevers en dergelijke via mobiliteitsbudgetten mee engageren om korte en middellange verplaatsingen zoveel mogelijk met de fiets te doen. Voor diegene die het kan, maar ook het inclusieve verhaal is mee opgenomen in ons plan. Dus kortom: ik blijf vasthouden aan dit ambitieplan en ik ben er trots op. Ik hoop dat ik daar straks veel bondgenoten in ga vinden. Wij gaan daar alleszins acties aan koppelen en verder uitrollen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ik heb gewoon twee concrete vragen gesteld en geen antwoord gehad van de minister. Want als zij straks niet meer mag antwoorden ... ik weet niet of dat nu nog kan? Het gaat over het Europees fietsjaar 2024 en over het mobiliteitsbudget. *(Opmerkingen van Annick Lambrecht)*

De voorzitter: Collega Lambrecht vraagt wanneer de visienota klaar zou zijn.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het Europees fietsjaar werd ook al besproken op het IMC. Wij willen daar volop onze schouders onder zetten. Wij hebben ook heel duidelijk tegen minister Gilkinet gezegd dat wij vanuit Vlaanderen volop dat fietsproject willen promoten en ondersteunen. Dus ik hoop dat we dat ook effectief kunnen doen.

Wat betreft het mobiliteitsbudget: wij willen werkgevers mee betrekken om binnen dat woon-werkverkeer en die functionele verplaatsingen nog meer de focus te leggen op de fiets. Ook daar zullen we toekomstgericht acties aan koppelen.

En dan de concrete actieplannen: 'first things first', wij hebben dit plan op 31 maart finaal goedgekeurd en afgeklopt in de Vlaamse Regering. Net zoals we gedaan hebben met onze verkeersveiligheidsplan, mevrouw Lambrecht, gaan we daar acties aan koppelen en gaan we dat continu monitoren. Ik dacht dat ik dat al had gezegd. U kunt moeilijk van mij verlangen dat als het ambitieplan niet is goedgekeurd, dat ik dan toch al met acties kom. We zijn wel al met heel wat acties bezig. Ik heb u de uiteenzetting gegeven rond conflictvrije kruispunten en rond het vademecum fietsvoorzieningen en dergelijke meer. Ook daar hebben we het verslag van het Rekenhof gehad en hebben we een heleboel bedenkingen, dus we komen zo snel mogelijk met acties om dit ambitieplan verder uit te rollen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik wil erop wijzen dat het fietsbeleidsplan er eigenlijk in het begin van de legislatuur had moeten zijn. Dat is hoe er gewerkt wordt en nu moeten we nog heel snel met een visienota komen. Het is nog een jaar en een half. Het is te hopen dat dat snel zal gaan. En mochten er geen 67 fietsdoden zijn geweest – en 73 in 2022, wat een stijging is – zouden we hier niet zo fel van leer gaan. Het is alle hens aan dek. U praat van 'dromen, durven, doen', maar ik mis het durven en het doen. Ik mis de visienota. Ik mis de acties en ook wanneer die er komen. Ik kan nu enkel hopen dat de persoon die na u komt – en misschien bent u dat, dan hebben we geluk, want dan moet het werk niet allemaal opnieuw worden gedaan – dezelfde ambitie heeft om de boel te verbeteren en misschien iets sneller wil gaan. Want ik vind een tijdslijn naar 2040 zetten voor zoiets belangrijks als fietsbeleid, gevaarlijk.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil beginnen met twee complimenten. Het eerste aan collega Meremans die op bijzonder poëtische wijze duidelijk heeft gemaakt wat onze kritiek op het fietsplan is. Maar ik wil ook een compliment geven aan de minister. Ik heb dat ook duidelijk gezegd in de eerste zin van mijn vraag. Ik vind het zeer goed dat de Vlaamse Regering zich heeft geëngageerd om de beslissing om deze legislatuur 300 miljoen euro per jaar uit te geven aan fietsinfrastructuur, ook in de toekomst verder te zetten, richting 2040. Dus dat compliment mag u echt wel op uw hoed steken. Dat neemt niet weg dat u met dit fietsplan – ik heb het gelezen – weliswaar een punt uit het regeerakkoord kunt afvinken, maar dat het wat ons betreft een mooie, maar eerder lege doos is. Het is, denk ik, geschreven op het kabinet, zonder veel raadpleging van beleidspartners. Het bevat mooie principes, maar het is soms zo onhandig geformuleerd dat je het bijna niet kunt geloven dat het geschreven is door iemand die frequent fietst. Dat je je als fietser er constant bewust van moet zijn dat er iets kan gebeuren, is misschien wel zo, maar om dat nu in een fietsbeleidsplan voor 2040 te zetten ... Ik denk dat iemand die graag en veel fietst, dat niet zou doen. Maar het bevat vooral – en dat is de hoofdkritiek – te weinig of geen concrete acties. We denken dat dit plan op die manier uw mooie fietsambities op het terrein geen stap dichterbij brengen. En dat is onze kritiek.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over filezwaarte door gewijzigd mobiliteitsgedrag – 1918 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het zijn, voorzitter en collega's, een aantal gedachten en bedenkingen met betrekking tot het mobiliteitsgedrag in het postcorona-tijdperk. Ze komen niet uit de Libelle, maar dat is – opnieuw – een blad dat zeer veel wordt gelezen. *(Opmerkingen)*

Ik zit heel lang in dit vak, en er waren soms communicatieadviseurs die ons verweten dat we te weinig moeite deden om die bladen te bereiken.

Dat gezegd zijnde, minister: op dinsdag 14 maart van dit jaar was het de drukste ochtendspits van het jaar met meer dan 300 kilometer file voor Vlaanderen, en over het grondgebied van het koninkrijk, voorzitter en collega's, bedroeg die filelengte zelfs 462 kilometer. Volgens het Verkeerscentrum was dit opvallend omdat er nauwelijks ongevallen waren, en die die er waren ook nauwelijks een rol speelden. Op 17 november van vorig jaar was de situatie vergelijkbaar met 433 kilometer file in heel België, maar ook regenweer en ook nauwelijks ongevallen.

De ochtendspitsen van dinsdag 14 maart van dit jaar en deze van 17 november vorig jaar zijn daarmee de zwaarste van de afgelopen vijftien maanden, collega's. We zitten hiermee dus opnieuw op het peil van voor corona en dat met ondertussen ook de optie van het thuiswerk, want dat is natuurlijk voor een stuk een game-changer die corona heeft teweeggebracht.

Algemeen is geweten dat dinsdagen en donderdagen de dagen zijn met het meeste verplaatsingen. Dat is logisch want veel mensen werken deeltijds en die nemen de dagen waarop ze niet moeten werken op maandag, woensdag en vrijdag. Het effect is dat overheden, bedrijven en organisaties hun opleidingen voorzien op dinsdagen en donderdagen, omdat de aanwezigheid op kantoor dan ook het grootst is. En dan krijg je dus een cumulatief-effect, ook op het vlak van de filelengte en de fileduur.

Het openbaar vervoer zelf is door het thuiswerk ook minder aantrekkelijk geworden. Door het feit dat mensen nu thuis kunnen werken, zijn er eigenlijk minder dagen dat men die verplaatsing moet maken, of moet men die verplaatsing minder maken tijdens de spits, en dan maakt men al eens de rekening dat men net zo goed met de wagen kan gaan. Als je alle dagen in de file staat is openbaar vervoer natuurlijk interessant, al was het maar omdat je daar misschien nog iets kunt lezen, of gewoon nog wat kunt ontspannen.

Zowel corona als de nieuwe situatie, voorzitter en collega's, geven vooral weer dat invloed op files en mobiliteit vooral komt – en dat moeten we ook leren beseffen in nederigheid – van externe oorzaken, die dus een grotere invloed kunnen hebben dan het mobiliteitsbeleid als such. Er zijn wat dat betreft ook feitelijk grenzen aan de maakbaarheid van een samenleving, ook als het gaat over mobiliteitsverplaatsingen en de pogingen om die te sturen. We kunnen faciliterend beleid voeren, we kunnen impulsen geven, maar bijvoorbeeld dat thuiswerk was vijf jaar geleden iets wat theoretisch bestond, maar dat vandaag op heel veel plaatsen realiteit is.

Dit betekent ook dat Vlaanderen, voorzitter en collega's, vanuit de ruime bevoegdheden die ondertussen de onze zijn, een positieve invloed kan uitoefenen, niet alleen op de organisatie van het werk van de medewerkers van onze diensten,

maar ook in de private sector. Ik denk dan aan spreiding van diensten, opleidingen van administraties ook op andere dagen organiseren dan de klassieke dinsdagen en donderdagen, thuiswerk zo regelen zodat waar kan de drukke filedagen vermeden worden. Thuiswerk laat bijvoorbeeld ook toe om een deel van de dag thuis te werken, en de verplaatsing naar het werk aan te vatten buiten de klassieke ochtend- of avondspits.

Eén zaak is duidelijk geworden, collega's. Door het ingeburgerd geraken van het thuiswerk is mobiliteit op het eerste gezicht complexer, ingewikkelder geworden, maar ook interessanter. Vooral geeft het meer mogelijkheden qua impact op het verkeersbeleid, maar ook op de files.

Vandaar de volgende reeks vragen, minister. Hoe kijkt u naar de filekarakteristieken?

Vervolgens: gaat u in overleg met uw collega-ministers om te kijken hoe andere beleidsdomeinen kunnen bijdragen aan spreiding, en dus een positieve impact kunnen hebben op mobiliteit?

Drie: gaat u in overleg met werkgeversorganisaties in verband met het inplannen en spreiden van woon-werkverkeer, en ook alles wat op het vlak van de werkorganisatie speelt, zoals bijvoorbeeld opleidingen?

En ten slotte: welke mogelijkheden ziet u om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verhogen op het vlak van bijvoorbeeld een aangepast ticket- of abonnementenbeleid dat tegemoetkomt aan dat nieuwe, gewijzigde mobiliteitsgedrag?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, mijnheer Keulen. We zien het continu en worden er iedere dag mee geconfronteerd: de filezwaarte is enorm toegenomen, zeker op specifieke dagen. We kunnen dat destilleren uit de cijfers van het Verkeerscentrum. We zien dat voornamelijk de klassieke spitsmomenten zwaarder zijn geworden, met de klemtoon op dinsdag en donderdag. Dat blijven de drukste filedagen. We weten dat er op de andere dagen vooral meer telewerk wordt gedaan. Ten gevolge van covid maken meer mensen daar gebruik van. De thuiswerkdagen zijn vooral maandag en vrijdag en in mindere mate woensdag. Anderzijds weten we ook dat mensen met gedeelde prestatiebreuken heel vaak de woensdag als vrije dag nemen, vandaar dat de filezwaarte vooral is toegenomen op dinsdag en donderdag. Dat is specifiek voor het autoverkeer.

Daarnaast zien we natuurlijk ook dat het vrachtverkeer al ruim twee jaar boven het gemiddelde van het aantal voertuigkilometers voor vracht van voor covid zit. Aan de ene kant is dat natuurlijk goed. Dat is een teken dat het economisch goed gaat, in een transitland als Vlaanderen. Maar natuurlijk weten we ook allemaal dat dat fileleed enorme economische kosten betekent, en ook enorme maatschappelijke kosten. Niemand staat graag stil in de file. En dus moeten we bekijken hoe we daarmee kunnen omgaan.

U vraagt of ik overleg met andere ministers om te kijken hoe we daar een positief verhaal van kunnen maken. U weet dat wij in 2021 in het kader van het Vlaamse Energie- en Klimaatplan een aantal klimaatkleppers op tafel hebben gelegd, waarbij we heel duidelijk gezegd hebben dat wij een aantal maatregelen zien om onze mobiliteit te verduurzamen en een oplossing te geven aan de congestieproblematiek. We hebben dat toen onder meer gedaan met de slimme sturende kilometerheffing en de kilometerheffing voor bestelwagens. Daar is samen met collega Diependaele een studieproject voor opgezet. Daarnaast gaan we straks, bij de aanpassing van het Vlaamse Energie- en Klimaatplan, bekijken welke bijkomende

maatregelen we op tafel kunnen leggen om extra in te zetten op de file- en congestieproblematiek.

Ik wil u zeker ook meegeven dat ik vanmorgen in Laakdal was bij Heylen Warehouses. Wat die firma daar doet, is echt het toonvoorbeeld van hoe we toekomstgericht een antwoord kunnen bieden op de fileproblematiek, namelijk door te kiezen voor een toplocatie. Het adagium van de firma is heel duidelijk: locatie, locatie, locatie, met als bijkomend argument duurzaamheid. Ik vond dat een mooie boodschap. Men moet veel meer kiezen voor dat trimodale, multimodale karakter om een bedrijf te ontwikkelen.

Het was dus in Laakdal, aan het Albertkanaal. U weet dat wij volop hebben ingezet om de modal shift naar het Albertkanaal te faciliteren. Als straks, in 2023, de laatste brug verhoogd is, zal men 30 procent meer trafiek over het Albertkanaal kunnen vervoeren en zal het aandeel van de waterweg in het vrachtvervoer opgeschaald kunnen worden naar 20 procent. Dat kan op zich ook al een antwoord geven op de muur van vrachtwagens waar we op de E313 en de E314 langs rijden. Ik spreek nu een beetje voor mijn eigen regio, omdat ik die het best ken, maar ik denk dat het ook voor andere regio's geldt.

U vraagt ook of ik in overleg ga met werkgeversorganisaties voor het beter plannen en spreiden van het woon-werkverkeer. Ik wil wat dat betreft zeker niet betuttelend overkomen bij werkgeversorganisaties. Ik denk dat werkgeversorganisaties zelf heel duidelijk weten dat die files enorme economische kosten met zich meebrengen. Zij nemen daar zelf initiatieven toe. Alleszins willen wij volop sensibiliseren, onder andere door de boodschap te geven om meer in te zetten op de fiets. Kijk ook naar ons fietsambitieplan, waarover we daarnet een heel uitgebreid debat gehad hebben. Maar we nemen ook tal van initiatieven inzake collectief vervoer. Ik denk aan het havenvervoer. Ik denk aan Max Mobiel in de haven van Gent, waar al de 3 miljoenste reservatie werd geboekt. Ik denk dat die aspecten ook allemaal meehelpen als sensibilisering en als ondersteuning, maar dat we niet zelf met concrete richtingen moeten komen.

En dan is er natuurlijk de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. We hebben dat in april 2022 gedaan met onder andere die vijftigrittenkaart, omdat we zagen dat veel mensen afzien van het kopen van een abonnement, vanwege telewerk of onzekere situaties ingevolge covid. Die vijftigrittenkaart wordt als aantrekkelijk tariefproduct wel duidelijk als een meerwaarde beschouwd.

Het sturen van het mobiliteitsgedrag, als we naar De Lijn kijken, moeten we vooral doen door in te zetten op klantvriendelijkheid, wat ook centraal staat in ons openbaredienstencontract. Ik denk dat dat van groter belang is dan via tarieven te gaan werken. We weten ook dat sommigen continu de mond vol hebben van een verhoging van de kostendekkingsgraad en van een aanpassing van de tarieven om die kostendekkingsgraad te verhogen, maar ik denk niet dat je daarmee reizigers gaat winnen. Kortom, ik denk dat de klantentevredenheid omhoog krikken en volop werk maken van de uitrol van basisbereikbaarheid daar bijkomende elementen kunnen zijn.

Met al die maatregelen hopen we de congestieproblematiek te kunnen aanpakken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, het is een interessant thema, omdat de oplossing waarschijnlijk in een hele rits van maatregelen zal liggen. Je krijgt dat niet opgelost met de toverstaf. Je moet dat evenmin dogmatisch bekijken, maar nieuwe evoluties en technologische ontwikkelingen kansen geven. Het verhaal van de slimme – hoor het goed, collega Bex – sturende kilometerheffing kan inderdaad een sturend element zijn. Blijf rustig zitten, collega Bex. We moeten de tijd die we

nu tot aan de verkiezingen hebben, gebruiken om daar met de drie gewesten samen studiewerk rond te doen.

De ontsluiting via water en de trein is interessant, minister, maar dan op wat men industrieel of economisch gesproken de middellange afstanden noemt: 400 tot 1000 kilometer. Op de kortere afstand blijft de weg immers nog altijd de goedkoopste optie, al staat men uren in de file. Dat heb ik ondertussen door ervaring kunnen vaststellen.

Het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) en industrieterreinen langs blauwe waterwegen, blauwe kanalen of beter gezegd levensaders van onze economie en het verhogen van de bruggen zijn ook zo'n interessant verhaal. Het deconcentreren van de overheidstewerkstelling heeft Nederland gedaan tot Heerlen toe en ook op andere plaatsen, ten eerste, vanuit een werkgelegenheidsbeleid in tijden dat er meer werkers dan jobs waren, en ten tweede, als een soort van mobiliteitsmaatregel, en, ten derde, als een kostenmaatregel. Want niets is zo duur als het huren van kantoorruimte in de hoofdstad van Europa. In Nederland kom je bijvoorbeeld alles wat met telecommunicatie of pensioendiensten te maken heeft tegen in Heerlen, in het putje van Nederlands Limburg, naar analogie met wat ik daarnet zei.

Minister, ik verwijs ook naar het populariseren van de spitsstroken, die vooral in de ochtend- en avondspits extra capaciteit creëren. Daar moet je niet dogmatisch mee omgaan. Je zou die spitsstroken kunnen gebruiken voor het openbaar vervoer. Ik kom er straks op terug bij mijn vraag over de stand van zaken en de verdere uitrol van Spartacus. Daardoor kun je doorstroming en tijds winst genereren.

Verder blijf ik erbij dat thuiswerk nog verder kan worden gepromoot, er kan veel meer mee gebeuren. Dat idee is geen theoretisch wissewasje, ondertussen is gebleken dat het performant is en op de eerste plaats erop gericht om mensen productief te laten functioneren, maar daarnaast om tijdverlies op de wegen tegen te gaan en ook geboren vanuit een gezondheids crisis. 'Never waste a good crisis', dat is daar een goed voorbeeld van.

Minister, laat duizend bloemen bloeien, laat alle opties hun kansen. Op een zeker ogenblik zult u dan met de capaciteit aan wegen meer doorstroming en minder fileleed kunnen creëren.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Keulen, dank u wel voor de zeer boeiende vraag. Het is een belangrijk discussiepunt. Ik was aan het luisteren naar uw initiële vraagstelling en kwam tot de conclusie dat we inderdaad over veel dingen hetzelfde denken. Zo ook hierover: als je extra capaciteit op de weg creëert, komen er altijd momenten waarop die wegcapaciteit wordt benut. Gisteren hebben we in de plenaire vergadering de discussie gehad of die Brusselse ring breder moet worden. Dat lijkt mij toch een element om in gedachten te houden.

Maar er is iets dat ik niet goed begrijp. U zult het straks uitleggen. We maken een spitsstrook en die kan de hele week worden gebruikt door het openbaar vervoer, maar als het druk is, mogen de auto's daarop rijden waardoor het openbaar vervoer op dat moment mee in de file zal komen. Ik vraag mij af hoe u dat zult oplossen. Ik kijk ernaar uit.

U deed alsof ik voor een domme kilometerheffing ben, maar ik heb nog nooit het woord 'kilometerheffing' uitgesproken zonder daarbij het woord 'slim' te zeggen.

Marino Keulen (Open Vld): Dat is een hele opluchting.

Stijn Bex (Groen): Ik wil u wijzen op het werk dat u nog hebt inzake de congres teksten van Open Vld. De minister werkt mee aan die teksten. Over de slimme kilometerheffing die Open Vld inderdaad wil, staat daarin dat iemand die jaarlijks 20.000 kilometer aflegt geen verschil mag voelen in de portemonnee. Dat is nu eens het voorbeeld van een domme kilometerheffing. Want er zullen mensen moeten zijn die hun gedrag aanpassen en weliswaar nog 20.000 kilometer rijden en daardoor goedkoper af zijn en er zullen mensen moeten zijn die hun gedrag niet aanpassen en nog 20.000 kilometer afleggen en dus meer moeten betalen. Dat is juist de bedoeling van een slimme kilometerheffing. Op dat vlak kunnen jullie misschien nog wat van mij leren, omgekeerd ongetwijfeld ook.

Minister, ik ben heel blij dat u die klimaatkleppers en het hele klimaatplan van de Vlaamse Regering wilt bijstellen. Minister, welke tijdslijn voorziet u daarvoor? Wordt dat dan in de brede oefening met de hele Vlaamse Regering gedaan? Wanneer zullen we daarvan de resultaten zien?

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, u zei het al: de filezwaarte is enorm toegenomen. Volgens het Federaal Planbureau zal het personenvervoer toenemen, maar de stijging zit vooral in het goederenvervoer. Daardoor moeten we inderdaad inzetten op die modal shift, ook wat betreft het goederenvervoer. U hebt daar al een groot aantal maatregelen genomen. U zei dat er een studie opgestart is rond die bestaande kilometerheffing, om die ook uit te breiden naar het licht vrachtvervoer. Nu vroeg ik mij af wanneer die studie rond die uitbreiding van de kilometerheffing precies verwacht wordt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mijnheer Keulen, ik denk dat we allemaal op dezelfde golflengte zitten wat dat betreft: die spitsstroken die inderdaad zorgen voor extra capaciteit specifiek als het congestiegevoelig is, als er veel file is. We zien dat het op veel plaatsen werkt. Ik ben het niet eens met de heer Bex dat dat leidt tot extra verkeer, het geïnduceerd verkeersverhaal dat u telkens brengt. Ik denk dat het juist nodig is om te zorgen voor een vlottere doorstroming en om ervoor te zorgen dat we niet nog langer in de file staan, wat nog meer economische kosten met zich meebrengt. Dat we volop werk moeten maken van vrije busbanen, zoals we met ons hoogwaardig openbaar vervoer willen uitrollen, daar ben ik dan wél weer een believer. U kunt dat ook extra capaciteit vinden en ook vinden dat dat leidt tot geïnduceerd verkeer, maar daar ben ik het niet mee eens. We moeten die vrije busbanen creëren om een vlottere doorstroming te hebben. Dat zal mensen richting dat hoogwaardig openbaar vervoer leiden. Als op die busbanen dat hoogwaardig openbaar vervoer kan rijden, en daarnaast is er een file van autoverkeer, dan zal dat mensen aantrekken richting dat openbaar vervoer. Ik geloof daar dus zeker wel in.

Wat de taxshift en de kilometerheffing betreft, zegt u dat er geen domme kilometerheffing is. Met alle respect en ik weet dat u een believer bent van Smart-Move, maar ik vind de stadstol die men in Brussel wilde uitrollen alleszins geen slimme kilometerheffing. Ik vind dat inderdaad eerder een domme kilometerheffing, want men gaat daar als het ware iedereen die buiten de stad woont extra willen belasten. Bij een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing denk ik juist aan een gedifferentieerde heffing, waarbij sommige mensen in sommige congestieloze gebieden of periodes geen heffing moeten betalen. Ik koppel dat uiteraard ook aan een taxshift, want ik wil niet dat mensen meer gaan betalen. Ik wil wel dat mensen door die heffing bewust kunnen gaan kijken. Het is een heffing op het gebruik en niet op het bezit en zij kunnen dan bewust gaan kijken wanneer ze het best wel de

wagen nemen. Wanneer kost hun dat veel en wanneer kost hun dat niks? Dat is die sturende fiscaliteit waarin ik wel geloof.

Mevrouw Mertens, die studie is opgezet na het Vlaams Energie- en Klimaatplan dat we in november 2021 hebben uitgerold. Dat is samen met collega Diependaele. Ik ken vandaag niet exact de timing van wanneer we die studie moeten verwachten. *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

Er zijn verschillende studies opgezet. Er is enerzijds de studie voor de uitbreiding van het zero-emissieverkeer. Er is ook gekeken of we meer differentiatie kunnen doen inzake de bestelbussen, waarbij we niet alle beroepscategorieën willen viseren, maar we e-commerce veel meer willen pushen richting zero emissie, wat voor het klimaat heel belangrijk is. Als het dan gaat over het Vlaams Energie- en Klimaatplan, mijnheer Bex, ik denk dat u weet dat wij een Vlaams, maar straks ook een federaal Energie- en Klimaatplan op tafel moeten leggen, conform de Europese doelstellingen. Ik ken daar ook niet heel exact de timing vanbuiten, maar alleszins is het daar kijken hoe we met vereende krachten de doelstellingen die vanuit Europa worden opgelegd, kunnen waarmaken. Zoals ik ook in het verleden gedaan heb, wil ik alleszins vanuit Mobiliteit daar mijn steentje toe bijdragen. Vandaar zullen we daar straks zeker een aantal maatregelen voor op tafel leggen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het is een interessant debatje, collega's, bedankt ook voor de insteek. Collega Bex en andere collega's, het ideaal is de vijand van het goede. We mogen nooit vergeten, minister, dat de jongste varianten van ons autosnelwegennetwerk dateren van de jaren 80 van de vorige eeuw. We hebben sedertdien aan de bijkomende capaciteit van die autosnelwegen niks meer gedaan. We zijn pas nadien de logistieke regio Vlaanderen geworden, wat we vandaag de dag zijn en wat toch voor heel veel mensen een bron van inkomen is en heel belangrijk is voor de economische motor van ons gebied.

Die spitsstroken, het lijkt me altijd nog een gemakkelijksoplossing, maar het is inderdaad een oplossing om op die pijnpunten toch te zorgen dat zaken opschieten. Want dat heb ik ook geleerd vanuit het oogpunt van het klimaat, maar ik ben daar ook nogal bewust mee bezig, goede collega Stijn Bex: wagens die in de file staan, vrachtwagens die in de file staan, dát is pas slecht voor het klimaat als het gaat over uitstoten, onderschat dat niet.

Slimme sturende kilometerheffing, ik onthoud vooral van de vrienden van Brussel dat dat meer dan 200 miljoen euro per jaar moest opbrengen en dat moest dan vooral door de Walen en de Vlamingen worden betaald. Wat dat betreft, waren we inderdaad aan de beide kanten van de taalgrens het slachtoffer. Ik denk wel, minister, ik geef u dat maar mee als tip: slimme, sturende kilometerheffing koppelen aan thuiswerk. Bijvoorbeeld dat je zegt in het verhaal van slimme, sturende kilometerheffing dat je een aantal uren thuiswerkt, van 8 uur tot 10 uur, en je begeeft je dan op de weg. Dan kun je de negatieve effecten van die slimme, sturende kilometerheffing ontwijken. Je bent intussen toch productief bezig geweest, al was het maar dat je nota's hebt kunnen lezen of een aantal voorbereidende stukken al aan collega's op kantoor kunt overmaken. Dat werkt natuurlijk ook niet voor iedereen. Iemand die in de fabriek werkt, heeft daar weinig aan, maar ook daar is het ideaal de vijand van het goede. Je gaat nooit iets hebben wat iedereen kan helpen.

Ik geloof nog altijd heel erg in een stimulerende fiscaliteit, dat is mijn laatste punt, collega's. Daarmee vind ik ook wel, collega Bex, dat we ons een beetje van u onderscheiden, bij u is dat toch rapper sanctioneren. Ik vind dat als mensen iets doen wat goed is, dan moet dat mensen geld opbrengen. Niet een boete ontwijken

of bestraffing ontwijken, maar dat moet profijt betekenen. Daar zou de creativiteit nog veel meer moeten kunnen spelen dan dat het vandaag de dag het geval is.

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 vierkant groen – 2047 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, in 2019 vroeg ik u in de commissie naar vierkant groen, een tijdsperiode waarbij fietsers uit alle richtingen tegelijkertijd groen licht hebben op een kruispunt. U zei toen, en ik citeer: "Zodra de juridische bezwaren zijn weggewerkt, zal vierkant groen, en dit dan bij een volledige herziening van een verkeerslichtenregeling, worden overwogen als mogelijk regelprincipe in de toekomst, en dat rekening houdend met die acht toepassingscriteria." De obstakels werden weggewerkt en de verkeerslichten werden hier en daar aangepast. Zo werden in 2021 de eerste lichten op vierkant groen ingesteld in West-Vlaanderen.

Het verslag van de ombudsman heeft goede woorden over voor de inspanningen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor de fietsinfrastructuur. Hij zegt dat, dankzij de update van het Vademecum Fietsvoorzieningen in 2022, er wordt ingezet op meer hoogwaardige en veilige fietsinfrastructuur en via aanpassing van de verkeerslichten vierkant groen wordt uitgerold.

Op mijn actuele vraag over de aanpak van dodehoekongevallen zei u op 1 februari 2023: "We hopen volop te blijven investeren in conflictvrije kruispunten, gevleugelde zebrapaden, vierkant groen en vrij rechtsaf voor groen voor de actieve weggebruiker."

Wie op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer gaat lezen wat de criteria zijn voor vierkant groen, leest: "Op basis van verschillende proefprojecten en na evaluatie met diverse stakeholders – Centrex, Fietsersbond, Fietsberaad en Vias Institute – hebben we criteria bepaald voor de toepasbaarheid van dit regelprincipe. Bij een volledige herziening van een lichtenregeling wordt vierkant groen mee in overweging genomen als mogelijk regelprincipe om actieve weggebruikers conflictvrij te regelen volgens de uitgewerkte toepassingscriteria." Twee jaar na de invoering in de wegcode is het misschien goed om dit toch eens te evalueren.

Daarom had ik graag van u geweten, minister, welke criteria de toepasbaarheid van vierkant groen bepalen. En hoe evalueert u het vierkant groen? Zal dit worden bijgestuurd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Sinds 31 mei 2021 is het wettelijk toegelaten om het regelprincipe vierkant groen toe te passen op onze kruispunten. Sindsdien wordt bij elke volledige herziening van een lichtenregeling de toetsing gemaakt of vierkant groen daar als mogelijk regelprincipe opgenomen kan worden, om zo te komen tot een maximaal conflictvrije lichtenregeling.

Zoals u zelf ook zegt, zijn de criteria in overleg met de stakeholders opgemaakt. Dat is nog maar eens het bewijs dat we wel degelijk met de stakeholders, waaronder ook de Fietsersbond, aan tafel zitten.

Ik weet niet of ik de criteria allemaal moet voorlezen, ik denk dat het misschien beter is dat we ze u ter beschikking stellen. Maar het zijn een heel aantal concrete criteria die het Agentschap Wegen en Verkeer ook als richtlijn gebruikt om te bekijken of er al dan niet toegelicht kan worden. Dat gebeurt uiteraard ook telkens in overleg met de lokale besturen, want soms vindt de ene instantie dat het wel moet, en de andere vindt van niet. Daarom zijn er een aantal criteria. En finaal zullen de lokale besturen telkens het laatste woord hebben.

Het principe werd reeds geëvalueerd door het Agentschap Wegen en Verkeer. Voorafgaand aan die regelgeving hebben ze een proefproject gehad op dertien locaties. Vooral de verkeersveiligheid en doorstroming werden gecontroleerd. Men heeft dat in die zin al getoetst.

Als we vandaag de regelgeving bekijken, zijn er al een 42-tal kruispunten waar het regelprincipe van vierkant groen mee is uitgerold. Er zitten er nog een twaalf in de pipeline. Kortom, er wordt toch wel aan gewerkt op locaties waar de lokale besturen vragende partij zijn.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u, minister, voor uw antwoord. Ik weet dat u er alles aan doet om de verkeersveiligheid te verhogen. Meestal gaat dat over heel grote budgetten, over honderden miljoenen euro's, maar soms kan die verkeersveiligheid ook verhoogd worden door kleine ingrepen, en vierkant groen is hier zeker een van.

U zegt dat er een evaluatie geweest is, maar ik heb niet goed begrepen wat er dan juist aangepast is, of of er aanpassingen waren. Dat is mijn eerste vraag.

En dan wil ik nog eens een kanttekening maken, want ik kan me niet van de indruk ontdoen dat als vierkant groen op een bepaald kruispunt toegepast wordt, dat soms toch tot gevaarlijke situaties kan leiden. Als iedereen, als iedere fietser, speedpedelec, elektrische fiets, step, noem maar op, gewoon met een bepaalde snelheid op een kruispunt arriveert, dan kan dat ook leiden tot bepaalde ongevallen. Ik weet dat men hoffelijk moet zijn in het verkeer. Daar staan wij hier ook iedere week op te hameren. Maar men is niet altijd even hoffelijk. Mijn bijkomende vraag, minister: hebt u weet van bepaalde ongevallen of moeilijkheden die hier eventueel door veroorzaakt worden, en die dan toch finaal de verkeersveiligheid niet verhogen?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): We zijn verre van tegen vierkant groen. Wanneer dit kan leiden tot veilige situaties op bepaalde kruispunten, dan is dat inderdaad een mogelijkheid. Nu blijkt dat op heel grote en heel drukke kruispunten, vierkant groen moeilijk in te voeren is, volgens experts. Vooral voetgangers doen er bij vierkant groen blijkbaar een tijdje over om helemaal van de ene kant naar de andere kant van het kruispunt te wandelen. Het licht zou voor hen zo lang op vierkant groen moeten staan dat er aan de kruispunten files ontstaan. Die gebrekkige doorstroming zorgt dan weer voor nieuwe onveilige situaties. Dan dreigt de remedie erger te worden dan de kwaal.

Het is zo dat overheden investeren in veilige en afgescheiden fietspaden, maar het duurt natuurlijk even voor die fietspaden er zijn. Het kost ook geld. En dan zijn kleine ingrepen, zoals bijvoorbeeld de verkeerslichten afstellen, blijkbaar veel sneller gebeurd, en die kunnen al een serieus verschil maken. Het gevolg is dat verkeerslichten vaak veel slimmer worden, met camera's en radars die weten hoeveel verkeer en auto's eraan komen, en fietsers en voetgangers kunnen dan met een knop aangeven wanneer ze wachten op groen licht. Zo kunnen die lichten

dan flexibel inspelen op het verkeer. Verder zijn er ook nog verkeersborden die aangeven dat fietsers rechtsaf mogen slaan of rechtdoor mogen rijden bij rood, alhoewel de meeste steden en gemeenten daar toch wel terughoudend over zijn, gezien de controverse die daarover bestaat.

De vraag is, minister: wat denkt u over het gevaar dat er ellenlange files zouden ontstaan bij vierkant groen, en over de daaruit ontstane onveilige situaties? Hoe is de huidige situatie met het plaatsen van slimme verkeerslichten, en welke impact hebben die op een vlotte en veilige doortocht voor het deelnemende verkeer? Waar kan men het best de voorkeur aan geven: het afstellen van de lichten, of vierkant groen?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, met het doel voor ogen van Vision Zero tegen 2050, denk ik dat we het er allemaal over eens zijn dat we nog extra inspanningen moeten leveren. Het maximaal conflictvrij maken van kruispunten en het vierkant groen zullen daar zeker een grote rol in spelen. Maar de uitrol vraagt tijd, omdat elk kruispunt apart bekeken moet worden. Het is maatwerk.

Mijn vraag is om te kijken of de technologie ons hier geen handje bij kan helpen, en welke rol Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA) kan spelen om de evaluatie van vierkant groen te versnellen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel.

Misschien even wat de evaluatie betreft: men had dus een dertiental proeflocaties waar het vierkant groen was geïmplementeerd. Die evaluatie dateert van januari 2020, en op grond van die evaluatie heeft men in het Handboek Ontwerp Verkeerslichtenregelingen een aantal criteria opgenomen. Dat handboek staat ook online, hoor ik net, maar daar heeft men een aantal criteria opgenomen voor waar vierkant groen kan.

Het is nog altijd voor een stuk maatwerk, het is niet overal even goed toepasselijk. Het is bijvoorbeeld van toepassing op compactere kruispunten waar er veel actieve werkgebruikers zijn. Daar geeft men rapper de voorkeur aan vierkant groen. Maar als het natuurlijk gaat over een heel druk kruispunt waar heel veel doorgaand verkeer op zit en waar in principe weinig actieve weggebruikers zitten, dan is het beter om lichtengerelateerd de sturing te doen.

Dus kortom, het is voor een stuk maatwerk. Vandaar dat men samen ook gaat kijken of het al dan niet hier of op een ander kruispunt kan. Maar uiteraard moet altijd ten volle voldaan worden aan de minimale kwaliteitseisen met het oog op de verkeersveiligheid.

Er is een verschil tussen vierkant groen, waarbij de fietser als het ware in één beweging de verschillende oversteken kan doen, en conflictvrije verkeerslichten. Bij de uitkomst van conflictvrije verkeerslichten hebben we sowieso altijd de afweging: of je moet focussen op doorstroming, of je moet focussen op verkeersveiligheid. Natuurlijk betekent doorstroming vaak dat bijvoorbeeld ondergeschikte wegen minder lang groen krijgen, en dan zie je soms dat actieve weggebruikers de neiging hebben om het licht gewoon te negeren. Dat is wat men juist wil voorkomen. Vandaar dat ook altijd werd gezegd dat we de prioriteit willen geven aan verkeersveiligheid boven doorstroming, maar het volledige verhaal moet passen, en daar moet inderdaad onze technologie ons wel in helpen, om ervoor te zorgen dat we kijken wat daar de verkeersintensiteiten zijn, wat daar de noden en noodwendigheden zijn, om enerzijds te zorgen voor een vlotte doorstroming en om te verhinderen dat er door een aanpassing van de lichten meer congestie is en

er daardoor meer onveilige situaties zijn. Dus de afweging van vlotte doorstroming, waar opnieuw verkeersveiligheidsprincipes te allen tijde blijven primeren.

Zoals ik al zei, dateert die evaluatie van 2020. Ik weet niet of die ook online staat. Die kan wat mij betreft zeker ter beschikking worden gesteld. Het is dus aan de hand van die evaluatie dat men de criteria heeft bijgesteld. Het is afhankelijk van de intensiteiten. Het is makkelijker uitrolbaar op compacte kruispunten dan op heel drukke kruispunten, waar het lijkt alsof alles tegelijkertijd op je afkomt. Vandaar dat het voor een stuk maatwerk is waar men wat doet, en daarom is er dus opnieuw het overleg van het Agentschap Wegen en Verkeer samen met de andere betrokken stakeholders.

Ik hoop dat ik daarmee uw vragen heb beantwoord, maar het kan sowieso door lokale besturen aangevraagd worden en dan kan dat herbekeken worden.

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 de volgende stappen in het Spartacusdossier – 2083 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Er zijn van die vaste waarden in de commissie, Spartacus is daar een van. Op donderdag 22 maart raakte bekend dat de Vlaamse minister van Omgeving, Zuhal Demir, een omgevingsvergunning heeft afgeleverd voor de herinrichting van de Universiteitslaan, de N702, tussen Diepenbeek en Genk, in het kader van de geplande trambusverbinding tussen Hasselt en Genk. Hiermee zal er dan een trambusbedding komen op de N702 tussen Diepenbeek en Genk, waardoor er tijdswinst geboekt kan worden op het traject, wat cruciaal is in de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Snelheid, tempo, doorstroming zijn daarin beslissende factoren.

Na zo veel jaren stilstand mag het vooruit gaan, vooral omdat de zeventien elektrische trambussen dit jaar geleverd worden en in 2024 beginnen te rijden. Het klinkt als een cliché, maar het is inderdaad groener om het openbaar vervoer te gebruiken dan de eigen wagen. Ook worden er – dat is een surplus minister – nog eens 109 extra bomen aangeplant in de middenberm.

De meest recente plannen gaven als richtdatum 2025 voor de meer ingrijpende maatregelen, zoals de doortochten in Genk, Maasmechelen en de grote ring in Hasselt.

Hierover had ik de volgende vragen voor u.

Nu de vergunning rond is, kan waarschijnlijk de schop in de grond. Hoe ziet de planning van de herinrichting van de N702 eruit? Gaat deze klaar zijn tegen het moment dat de elektrische trambussen beginnen te rijden?

Na meer dan twintig jaar spreken en discussiëren over Spartacus komt er eindelijk beweging in de zaak. Daar zijn we u heel erkentelijk voor, minister. Maar de meer ingrijpende maatregelen moeten nog een traject doorlopen. Hoe ver staat dit en wat is op dat vlak de meest recente planning?

Is er al meer duidelijkheid gekomen in de discussies die er zijn met onze Nederlandse partners in dit verhaal?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Inderdaad, mijnheer Keulen, het blijft ons, zeker in Limburg, aanbelangen. Het is goed dat we daar regelmatig vragen over krijgen. U weet dat we voor die Spartacus lijn 2 een fase 1 en een fase 2 hadden vooropgesteld. In de uitrol van fase 1 hebben we nu een vergunning voor de herinrichting van de N702, de Universiteitslaan. Daar zal de aannemer starten met de uitvoering van de werken na het zomerbouwverlof. De werken zullen ongeveer een zevental maanden in beslag nemen, wat betekent dat de werken klaar zullen zijn in het voorjaar van 2024. U weet dat inmiddels ook de HOV-bussen (hoogwaardig openbaar vervoer) besteld zijn. We hopen dat in die periode, begin 2024, die bussen geleverd kunnen worden, en ook op die vrije HOV-bedding kunnen rijden.

Na meer dan twintig jaar spreken we inderdaad van beweging in deze zaak. Voor de verdere trajecten – de Grote Ring in Hasselt, de doortocht in Genk en in Maasmechelen, kortom het hele tracé van Spartacus lijn 2 – zijn de startnota's volop in opmaak en zullen ze in het najaar 2023 voorgelegd worden aan de lokale besturen die er hun zeggenschap over zullen hebben. De bedoeling is dat de startnota's worden omgevormd tot projectnota's die in 2024 kunnen worden goedgekeurd. De complexere segmenten zijn vervat in fase 2. Die zullen dus in een latere fase worden aangepakt. Het is vergelijkbaar met het hoogwaardig openbaar vervoer op het Brabantnet, ook daar hebben we de quick wins genomen die we al kunnen uitvoeren om dat hoogwaardige openbaar vervoer reeds te laten rijden, om dat sneller te doen. De moeilijke segmenten doen we later, maar alleszins kan het hoogwaardig openbaar vervoer al operationeel worden, en dat is heel belangrijk.

Ik had gehoopt dat ik op uw laatste vraag meer nieuws kon geven. In maart is er nog overleg geweest tussen onze raadsman en de Nederlandse partners. Er was ook nog een overleg gepland op 31 maart 2023, maar dat is van Nederlandse zijde geannuleerd. Ik vermoed dat de verkiezingen daar voor een stuk mee te maken hebben. Alleszins is er op dit ogenblik nog geen consensus over het verdere verloop van Spartacus lijn 1 of het dispuut met de Nederlandse collega's. We blijven alleszins 'on speaking terms'.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik ben tevreden met de feitelijke informatie. Ik denk dat we vooral het Nederlandse vuur opnieuw moeten oppoken. De Nederlandse provincies zijn opnieuw verkozen, dus ook in Nederlands Limburg met de nieuwe bestendige deputatie. Ik denk dat u moet zorgen dat het daar niet stil valt, laat dat duidelijk zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de optimalisatie van de autokeuring – 2205 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de audit op de instellingen voor technische keuring en de rijexamens – 2264 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, het huidige systeem van de autokeuringscentra staat onder vuur nadat er aanhoudende klachten waren over lange wachttijden en

klantonvriendelijkheid. Na spoedoverleg met de sector hebt u op 3 april hervormingen aangekondigd. Zo krijgt iemand wiens auto afgekeurd wordt voor kleine inbreuken die geen gevaar vormen voor het verkeer, voortaan tot aan de volgende periodieke keuring de tijd om de mankementen te laten herstellen. Verder bekijkt u de uitbreiding van de keuring op verplaatsing, die vandaag al gebeurt bij vrachtwagens, naar personenwagens. Daarbij komt er iemand van het keuringsbedrijf naar het bedrijf zelf om keuringen uit te voeren. Een andere piste die wordt bekeken is om bepaalde herkeuringen voor personenwagens te laten uitvoeren bij erkende garagisten. Met deze maatregelen wilt u de klachten over de autokeuringscentra het hoofd bieden.

Wanneer zal het onderzoek naar de uitbreiding van de keuring op verplaatsing en de herkeuring door garagisten afgerond zijn?

Kunt u de implementatie van deze maatregelen nader verduidelijken, met betrekking tot de timing, et cetera?

Welk overleg vond er over deze maatregelen al plaats met de betrokken sectoren?

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, mijn collega heeft dit al gekaderd. Het gaat over de audit die werd opgeleverd nadat er herhaalde klachten waren over de centra voor de autokeuringsinstellingen en de rijexamencentra. Een van de maatregelen die u op korte termijn hebt aangekondigd, zal zijn dat iemand wiens voertuig wordt afgekeurd en normaal gezien binnen de vijftien dagen het gebrek moet laten herstellen, nu tijd zal krijgen tot de volgende periodieke keuring. Deze maatregel is ingegaan na de paasvakantie.

Daarnaast wilt u het mogelijk maken om vanaf 2024 een herkeuring te laten plaatsvinden bij een erkende garagist. Ook zou een keuring op verplaatsing mogelijk moeten worden voor personenwagens en zal er een gemeenschappelijk callcenter komen over de keuringsinstellingen heen.

Welke informatie heeft de audit opgeleverd wat betreft de technische keuring en de rijexamens?

Wat verwachtte u concreet van Deloitte? Welke onderzoeksopdrachten werden er concreet aan Deloitte toegewezen?

In deze commissie had ik het in februari nog over het verlengen van de herkeuringstermijn voor gebreken van code 2 van veertien dagen naar twee maanden. U vond dat toen omwille van de verkeersveiligheid geen goed idee. Wat heeft u doen beslissen om de herkeuringstermijn voor bepaalde gebreken code 2 en 3 te verlengen van vijftien dagen naar één jaar?

Is de lijst met gebreken die aanleiding geven tot uitstel van de herkeuringstermijn, inmiddels klaar? Ik heb die lijst nog niet zien passeren. Waar kunnen we hem terugvinden?

Welke maatregelen zullen er genomen worden, specifiek op het vlak van klantvriendelijkheid en communicatie naar de klanten?

Wat is volgens u de rol van de overheid om aan de slag te gaan met de aanbevelingen van Deloitte? Wilt u bepaalde doelstellingen decretaal verankeren? Ziet u daar toch eerder een taak weggelegd voor de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA)?

Wanneer wordt de benchmarkstudie verwacht?

De voorzitter: Gezien de afwezigheid van collega Bex stel ik voor dat de minister al begint met het antwoord op de vragen gesteld door de twee andere collega's.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de vragen. Het is zeker niet de eerste keer dat we hierover praten. Ik verwijs naar de jongste plenaire zitting, toen ik ook duidelijk de boodschap heb gegeven dat ik het beu ben dat we continu en opnieuw zoveel klachten krijgen. In de zomer van vorig jaar hadden we heel wat klachten. Toen hebben we in augustus spoedoverleg gehad. We hebben toen een actieplan gehad, maar daar konden we eigenlijk alleen maar uit destilleren dat er nadien nog veel klachten zijn gekomen. Ik weet niet of jullie ook veel klachten in jullie mailboxen krijgen. Alleszins bleef het bij ons klachten regenen.

Jullie stellen een aantal vragen rond de audit, maar ik had begrepen dat het verslag daarvan toch al ter beschikking van de commissie is gesteld. Ik denk dus dat ik daar niet al te lang bij moet stilstaan. Die audit is wat hij is. Die geeft duidelijk een aantal bedenkingen bij de werking van GOCA en/of de diverse keuringscentra en ook een aantal bedenkingen bij de controle door onze administratie. Ik denk dus dat we sowieso met de aanbevelingen van de audit aan de slag moeten gaan.

Daarnaast hebben we, zoals ik zei, in augustus overleg gehad met GOCA en de keuringsinstellingen. Daarbij lag de focus vooral op het verbeteren van de klantgerichtheid, het bekijken van de keuringsvoorwaarden en het focussen op de eigen bedrijfsvoering. We hebben dat dus gevraagd in augustus 2022. We hebben een aantal voorstellen gekregen. Zoals ik al zei, bevatte het voorstel van GOCA wel een aantal aspecten. Er waren ook een aantal dingen die al in het verleden waren aangekondigd. Dat gaf alleszins niet blijk van volledige realiteitszin. Ik heb ook heel duidelijk de boodschap meegegeven dat er in het actieplan dat ze na ons spoedoverleg van begin april op tafel hebben gelegd, wel eten en drinken zit, maar dat men toch verder moet gaan met betrekking tot alle klachten die er zijn. Ik ga ervan uit dat heel veel van die klachten terecht zijn. Ik denk dat we wat dat betreft ook naar het verslag van de ombudsman kunnen kijken.

We hebben aangekondigd op korte termijn een aantal maatregelen te willen nemen. Om te beginnen rollen we een aantal instructies uit rond de herkeuringen. We zijn uiteraard ook gebonden door de Europese richtlijn inzake de controles die moeten worden uitgevoerd. Wat dat betreft, heeft onze administratie een volledige screening gemaakt van wat er op dit ogenblik kan verschuiven inzake de herkeuringen. Kunnen de codes 2 of de codes 3 worden verplaatst naar code 5, wat betekent dat men zich niet binnen vijftien dagen of binnen twee maanden opnieuw in het keuringscentrum moet aanmelden met het bewijs van herstel van de gebreken die werden vastgesteld, maar dat men dat pas bij een volgende keuring moet doen? Die instructies, voor een aantal elementen gaat dat snel. Voor een aantal elementen moet dat iets langer duren, zegt onze administratie. Ik heb hen alleszins tot spoed aangemaand. Dat moet zo snel mogelijk gebeuren.

Ook doen we een aanpassing van een aantal elementen. Die kunnen worden geschrapt. Ik denk onder andere aan de scan van het gelijkvormigheidsattest en de controle op het verzekeringsbewijs. Dat zijn een aantal dingen die men vroeger allemaal misschien veel te voluntaristisch mee als plicht heeft opgelegd aan de keuringscentra, om dat allemaal mee te controleren, maar dat betekende dat je al automatisch moest terugkomen als je bijvoorbeeld het keuringsbewijs, het gelijkvormigheidsattest of het verzekeringsbewijs op het moment van de keuring niet in je auto had. Ik denk dat we dat in het kader van de klantvriendelijkheid anders kunnen aanpakken, dat we kunnen komen tot een vereenvoudiging ter zake en zodoende ook tot minder afkeuringen. Ook daarmee is men volop bezig.

Verder belooft GOCA om meer klantgericht te werk te gaan en meer klantvriendelijk te zijn, hetgeen we ook al heel duidelijk in augustus hadden gevraagd. Dat komt uit het actieplan van GOCA zelf. Daarbij kijken ze vooral naar een gezamenlijk agendabeheer en dergelijke. Ook uit de audit bleek dat daar nog heel wat kan.

Daar werken we nu aan voor de korte termijn, maar ik vind dat we ook verder moeten gaan. Wat stelt GOCA dan zelf voor? Een uitbreiding van de keuring op verplaatsing, met zelfs heel concreet een aantal suggesties waar dat bijvoorbeeld zou kunnen. Ik zeg niet dat ik dat niet genegen ben. Ik denk dat we elk element dat kan helpen, ook moeten gebruiken. Weet echter wel dat een keuring op verplaatsing betekent dat het nog altijd de inspecteurs zijn die vandaag in de keuringscentra zijn die dan op verplaatsing kunnen gaan. Voor de klant kan dat al ietwat gemakkelijker zijn, maar ik vind dan wel dat elke klant daar moet terecht kunnen, niet alleen bijvoorbeeld de klant die een tweedehands voertuig wil kopen. Ik denk dus dat we dat ruim moeten kunnen bekijken. Tegelijkertijd mag dat ook geen repercussie hebben op het keuringsbedrijf zelf, want als die inspecteur een hele dag op locatie is en er op dat ogenblik een druk moment is in het keuringscentrum zelf, dan krijg je daar weer de negatieve gevolgen van. Daar moeten we dus zeker ook over waken.

Daarom heb ik ook al heel duidelijk gevraagd om nu al verder werk te maken van een aanpassing van het besluit van de Vlaamse Regering om herkeuringen bij garagisten toe te laten. Dan gaat het specifiek over herkeuringen. We hebben opdracht gegeven aan onze administratie om hier ook werk van te maken, maar we willen ook kijken naar keuringen in garages.

Nu, u weet dat we daarvoor decretaal werk moeten doen, wat sowieso wat tijd in beslag neemt. U weet dat alle neuzen in dezelfde richting moeten staan. Ik hoop dat we in deze commissie bondgenoten zijn daaromtrent, en daar deze legislatuur zeker nog werk van kunnen maken. De uitrol zal dan misschien voor iets later zijn, maar als ik zie welke klachten we continu krijgen, en wat voor moeilijk verhaal het is om daarrond iets in beweging te krijgen, dan denk ik dat we ook voor die lange-termijnoplossing het regelgevend werk nu al moeten uitrollen. Wat dat betreft, hoop ik dat we in deze commissie zeker bondgenoten hebben.

Kortom, we zijn er volop mee aan de slag. Ik hoop dat we zo snel mogelijk die voorstellen op tafel hebben. Ik heb er bij mijn administratie alleszins op aangedrongen om er snel werk van te maken.

Dan kwamen er nog een aantal vragen omtrent de financiële audit en de benchmark. Beide zullen voor de zomer afgerond worden. De financiële audit is er specifiek op mijn vraag gekomen, naar aanleiding van de persberichten. Als we weten dat een journalist bepaalde onderzoeken kan doen, stel je je vragen bij een aantal controleaspecten van onze eigen administratie. Daarom hebben we die financiële audit gevraagd. En die benchmark hebben we ook al eerder gevraagd. Daarbij is de boodschap duidelijk geweest dat we eerst moesten focussen op die audit, en dan de benchmark. Ik hoop alleszins dat ik de resultaten daarvan voor de zomer heb. En we zullen die opnieuw delen met onze commissieleden.

Kortom, ik vind dat we hier de vlucht vooruit moeten gaan en een aantal wijzigingen moeten doorvoeren. We hebben de voorbije week ook nog samengezeten met de mensen van GOCA zelf. Ook daar hebben we duidelijk de boodschap gegeven dat dit ons plan van aanpak is, dat dit is hoe wij het zien. Ze hebben me alleszins beloofd dat ze nog een aantal bijkomende verbetervoorstellen naar klantvriendelijkheid zullen lanceren. Er wordt ook heel vaak gesproken over personeelstekorten, over onverwachte piekmomenten. Soms komen er bij goed weer plots meer klanten.

Maar we weten kortom allemaal dat de keuringsbedrijven die vandaag gerund worden, al decennialang door diezelfde bedrijven worden gerund. Ik denk dat je

dan niet meer kunt spreken van onverwachte piekmomenten. We weten allemaal dat als het mooi weer is in de horeca, de terrassen ook veel ruimer bezet zijn. Ik heb dat voorbeeld trouwens ook aangehaald. Wel, je moet daarop kunnen anticiperen, je moet daarop kunnen inspelen, zeker als je al zo lang actief bent in de sector.

Ik verwacht van GOCA Vlaanderen kortom nog een aantal voorstellen om die klantvriendelijkheid te verbeteren, maar tegelijkertijd rollen wij zowel op korte, middellange als de ietwat langere termijn een aantal facetten uit, om ervoor te zorgen dat we een kentering kunnen krijgen in het groot aantal klachten waar we continu mee geconfronteerd worden.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Bedankt, minister, voor uw antwoord.

Ik wil graag dieper ingaan op uw voorstel om garagisten bijkomende bevoegdheden te geven. Als we dat doen, heeft dat als voordeel dat er veel meer keuringscentra tot stand komen, wat gevolgen gaat hebben voor de bestaande keuringscentra.

Ik denk dat we ons wel bewust moeten zijn van de noodzaak om controles te houden. Als we nu al zien dat we als overheid problemen hebben om de controle op één bestaande instelling op efficiënte wijze te laten plaatsvinden, dan moeten we ons ervoor hoeden dat dat ook op een efficiënte manier uitgerold kan worden als er veel meer keuringsinstellingen in het kader van de garages tot stand komen.

Mijn bijkomende vraag is dus: als u garagisten wilt inschakelen, hebben we kwaliteits- en erkenningssystemen nodig voor die garages. Die bestaan vandaag niet. Hoe wilt u ervoor zorgen dat, binnen een dergelijk systeem, de kwaliteitseisen en de technische eisen niet naar beneden gehaald worden?

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

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

Minister, de focus wilde u hier niet op de audit zelf leggen, omdat die voor zich spreekt. Wat ik jammer vind is dat u hier niets hebt gezegd over de maatregelen die genomen zullen worden wat betreft de rijexamencentra. Het valt me ook op dat daarover in de audit toch wel bitter weinig wordt gezegd.

Er zijn de laatste tijd niet alleen klachten geweest over de autokeuring, er zijn ook al geruime tijd klachten over de rijexamencentra, meer bepaald over de lange wachttijden voor het maken van een afspraak voor het praktisch rijexamen af te leggen, en ook voor het feit dat kandidaat-bestuurders die een rijexamen met een rijsschool willen afleggen veel sneller een examenmoment kunnen prikken dan kandidaat-bestuurders die zich via vrije begeleiding of via een zelfstandige rijinstructeur melden.

Voor de klant die met zijn wagen naar de verplichte keuring moet, zijn al die maatregelen die u net hebt aangehaald, natuurlijk een goede zaak. Het is goed dat er maatregelen worden genomen om tegemoet te komen aan de problemen die zich de laatste tijd stellen. Maar, minister, de klant is niet alleen de eigenaar van een wagen die naar de autokeuring moet, ik zie ook die enthousiaste kandidaat-bestuurder die dolgraag wil leren autorijden, en die blijft nu wel een beetje in de kou staan. Voor ons, voor onze fractie, voor cd&v is dit wel een gemiste kans.

De problemen over de werking van de rijexamencentra zouden volgens u ook uitgebreid in de audit worden onderzocht. Nu is die audit er en blijkt dat deze problemen eigenlijk niet echt grondig onderzocht werden. Ik kan niets terugvinden

over de huidige wachttijden van de afspraken op dit moment. De enige passage die ik kan terugvinden is de volgende: "Er zijn geen wettelijke bepalingen, noch richtlijnen en of beperkingen met betrekking tot het aantal afspraakmomenten voor praktijkexamens die de instellingen kunnen voorbehouden voor erkende rijsscholen. Uit de gesprekken blijkt dat de instellingen een 50/50-verhouding tussen rijsscholen en vrije begeleiding nastreven. Het is dus inderdaad mogelijk dat er op dit moment een ongelijke behandeling is tussen verschillende types klanten en tussen klanten over de instellingen heen."

Minister, naar mijn mening had er minstens een analyse van de huidige wachttijden kunnen gebeuren en volgens mij is een nieuwe audit specifiek om deze problematiek verder te onderzoeken dan ook nodig. Wat denkt u hierover? Vindt u dat u met de audit genoeg informatie gekregen hebt om deze problemen verder te onderzoeken en aan te pakken?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Mijn excuses voor mijn korte afwezigheid. Ik zal het antwoord van de minister er uiteraard op nalezen en ik neem aan dat zij ook in is gegaan op de vragen die ik schriftelijk had ingediend.

Wat mij in het bijzonder interesseerde, minister, was – en collega Mertens heeft er nog over bericht op haar sociale media – dat u in februari zei dat het een slecht idee zou zijn om die kleine gebreken niet te laten keuren, omdat dat gevaarlijk is voor de verkeersveiligheid, terwijl u nu eigenlijk zegt dat we die gebreken aan ruitenwissers, banden, lichten in een instructie gaan steken, waardoor die pas na een jaar zouden moeten worden gekeurd. Hoe zit dat nu precies? U sprak van maar liefst 400.000 controles die niet onmiddellijk zouden moeten gebeuren. Is dat dan geen gevaar voor de verkeersveiligheid? Kunt u mij op dat vlak nog even geruststellen en misschien ook nog kort zeggen wanneer die instructie er komt en wat die ongeveer bevat? Tenzij u dat te ver zou leiden, want ik wil hier de vergadering niet nodeloos langer laten duren.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister en collega's, de hele problematiek van die autokeuringscentra is er eentje waarbij we een gevoelige snaar hebben geraakt. Ik denk dat het een thema is waar rond de keukentafel over gepraat wordt. Ik ben hieromtrent zelf een aantal keren aangesproken, en, minister, wat heel erg opvalt bij al die getuigenissen – en dat zijn toch allemaal mensen die vrij civiel voorspelbaar, en dus keurig in het leven staan – is dat die allemaal unisono angst hebben van de autokeuringscentra. Ze kijken daar allemaal tegen op. Dat is de neutraalste opmerking. Ze zijn blij als het achter de rug is. Ze zijn bang om daar naartoe te gaan. Eigenlijk komt het er vooral op neer – als je daarover doorspreekt – dat er een overwicht is van de controleur ten aanzien van de gecontroleerde. Het ontbreken van klantenrechten, en ergens ook het feit dat je het voorwerp bent van een controle, geeft een gevoel van totale onderworpenheid, en men voelt zich op dat vlak niet op zijn gemak.

Iedereen erkent dat verkeersveiligheid, en dus ook de goede en veilige staat van de wagen, belangrijk is. Daarover gaat het niet, minister. Ik denk dat je ook eens over het muurtje moet kijken. Hoe doet men dat in Nederland? Hoe doet men dat in Duitsland? Je kunt niet zeggen dat dat cowboystaten zijn. Ze zijn in menig opzicht gidslanden voor de Vlaamse regio. Daar heeft men veel meer de garagist bij dit proces betrokken, omdat die korter bij de mensen staat, net omdat men elkaar kent. Ik ben er bijna zeker van dat mensen daar soms zodanig tegenop kijken dat ze hun voertuig niet laten controleren, en dat is zeker en vast fout. Dat keur ik ook af.

Het gaat niet alleen om het creëren van bijkomende capaciteit wat keuringen betreft via de garagisten. Ik heb – nogmaals – nooit het gevoel dat Nederland en Duitsland op dat vlak in strijd zijn met Europa. Europa wordt hier volgens mij meer gekozen als een stok om mee te kunnen slaan, eerder dan omdat het effectief een barrière is waar men niet over geraakt, en dat de keuringen dan moet gebeuren bij aparte, erkende autokeuringscentra. Ik denk dat je hier moet doorgaan op die piste van de garagisten. Het gaat ook om het herstellen van klantenrechten, van rechten van mensen die aan de controle worden onderworpen. Laat u vooral niet terugwijzen door mensen die zeggen dat het zo is en dat het altijd zo zal blijven, want het gaat hier over een thema waarover alle verkeersveiligheid samenhangt. Wie durft hierover kritisch zijn? Laat u vooral niet doen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, men heeft het hier al gehad over de audit. Eigenlijk is dat hele rapport een open deur die wordt ingetrapt. Elke normale burger die zijn auto aanbiedt aan een technische controle, of een examen wil afleggen, wordt geconfronteerd met de door Deloitte aangehaalde problemen. U zegt in uw reactie op die audit dat u nog bijkomend onderzoek wilt bestellen. Mijn eerste vraag is dan: waarvoor specifiek? Want dat is nogmaals een studie die tot vertraging kan leiden in de aanpak van de problemen. En een andere vraag: waarom werd Deloitte niet van in het begin degelijk van informatie voorzien? Uiteindelijk kost dergelijk onderzoek toch heel veel geld, dat ook nog eens door de belastingbetaler opgehoest moet worden.

De wachttijden bij de praktische examens zijn hier aan bod gekomen. De wachttijden blijven verder oplopen. Zo moet men nu een contactformulier invullen als men een examen wil afleggen voor 1 september. De vraag is waarom dat nodig is. Dat leidt tot willekeur, en het systeem is daardoor ook niet doorzichtig. Kan dat niet gewoon via het afsprakensysteem? Want nu kijken examencentra of het voorlopig rijbewijs binnenkort vervalt, en die personen geeft GOCA dan voorrang via het contactformulier. Is dat eerlijk voor diegene die gewoon het systeem wil doorlopen om zijn rijbewijs te behalen?

Wie een afspraak wil binnen de drie werkdagen, indien die beschikbaar is, of vanaf 1 september 2023, moet dat doen via het online afsprakensysteem. In de praktijk leidt dat tot het verder oplopen van die wachttijden. Bijvoorbeeld: via de rijsschool kan men vandaag examens inboeken in augustus van dit jaar. Sommige kleinere rijsscholen hebben links of rechts nog wel een paar examens vrij, en via de vrije begeleiding, de online tool, krijgt men data in december 2023 voorgeschoteld. Dat is niet meer te verantwoorden. Soms komt er vroeger wel iets beschikbaar, maar dat is sporadisch.

Ik denk dat men dit niet op corona kan steken. Ik denk dat er fundamenteel iets fout loopt met het toekennen van die praktische examens. En wie niet wil wachten tot het eind van het jaar, is verplicht om via een rijsschool in te schrijven. En zo kent GOCA nog meer examens toe aan rijsscholen, zodat de verhouding rijsschool-vrije begeleiding nog meer uit zijn balans wordt getrokken. En dan hebben we het zelfs nog niet over de zelfstandige rijinstructeurs, waar hier ook sprake van was. Licht het misschien aan de vele herexamens? Want examinatoren laten nog vallen dat er veel herexamens zijn. De vraag is: hoe zult u die problemen oplossen?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, de audit brengt toch duidelijk een aantal punten naar voren waarmee u onder andere aan de slag zult moeten gaan. Regelgeving aanpassen gaat inderdaad niet van vandaag op morgen, maar we mogen dat ook niet op de lange baan schuiven. Ik zou daar dus toch een zekere timing voor vooropstellen.

Ik begrijp de bezorgdheden van de collega's wat de kleine gebreken betreft en de langere termijn die u gaat geven voor herkeuring. De bezorgdheid is vooral dat het geen impact mag hebben op de verkeersveiligheid. Ik denk dat we die allemaal hebben. Die garantie moet er ook zijn.

Ik heb u horen zeggen dat u een aantal elementen in de keuring wilt schrappen, zoals de verzekering en het gelijkvormigheidsattest. Hoe ziet u dat dan concreet? Gaat dat gewoon niet meer voorgelegd worden? Of kan dat misschien op de een of andere manier via een databank of via automatisering? Op zich is het toch ook niet onbelangrijk om te weten dat voertuigen verzekerd zijn.

Wat de keuring bij de garagisten betreft, begrijp ik dat we het voorbeeld uit Nederland halen. Hoe zit dat dan, als garagisten niet alleen zouden mogen herkeuren, maar ook volledig keuren? Mogen die dan ook herstellingen doen? Want als dat zo is, zouden we natuurlijk in een systeem kunnen komen waarbij de garagist er belang bij heeft, aangezien hij de herstellingen mag doen. Dan zou er een soort belangenvermenging kunnen optreden. Kunnen we daar misschien iets meer uitleg over krijgen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen en bedenkingen. We focussen ons hier vandaag vooral op de keuringscentra. Laat dat duidelijk wezen. We hebben het in het verleden ook al heel vaak gehad over de examencentra. U weet dat we daaromtrent al een aantal voorstellen geëist hebben, onder meer rond digitalisering, wat ook zal leiden tot objectivering. Ook daar zijn dus heel wat facetten lopende.

Toen ik in augustus dat spoedoverleg had met GOCA, dat verantwoordelijk is voor de keuringscentra en voor de examencentra, heb ik duidelijk gezegd dat ik een audit wou van beide. Die audit is doorgevoerd. Ik nodig jullie uit om die te lezen. Daar staat inderdaad niet heel veel in over de examencentra. Men moest daarvoor veel meer data hebben. Maar we wilden natuurlijk ook zo snel mogelijk een audit. Ik wil geen audit of studie die twee jaar in beslag neemt, om dan te kijken of we überhaupt nog iets zouden kunnen veranderen, terwijl specifiek bij de keuringscentra de klachten toch veel omvangrijker zijn dan bij de examencentra. Ik verwijs ook naar het verhaal van de Ombudsdienst. Alleszins is ook daar een en ander in beweging.

De verkeersveiligheid moet te allen tijde primeren. Het klopt dat ik dat ook in het verleden al gezegd heb. We kunnen niet zonder meer bepaalde dingen afschaffen. Er is een hele lijst van codes die gecheckt moeten worden. Men kan als het ware een keuringscentrum binnenrijden en bijvoorbeeld een loshangend spatbord hebben en alleen op grond daarvan afgekeurd worden. Ik denk dat zo'n loshangend spatbord of een welbepaald lampje in het dashboard, om nu maar iets te zeggen, minder impact heeft op de verkeersveiligheid, net als de scan van het gelijkvormigheidsattest of het verzekeringsbewijs. Natuurlijk moeten we allemaal een gelijkvormigheidsattest in de wagen hebben en moeten we een verzekeringsbewijs kunnen voorleggen op het moment dat we door de politie worden aangehouden. Maar moet dat nu ook een argument zijn om iemand die misschien een of twee uur in een rij heeft aangeschoven om het keuringscentrum binnen te rijden, terug naar huis te sturen? Puur omdat de scan van dat bewijs niet kon worden uitgevoerd?

Dat zijn elementen waarbij de klantvriendelijkheid helemaal verdwijnt en waar mensen ook enorm boos en gefrustreerd over worden, en terecht. Daarom doen we nu een volledige screening van al die codes. Wat is verplicht volgens de Europese richtlijn? Wat is daarnaast niet verplicht volgens die richtlijn en raakt niet aan de verkeersveiligheid? Wat kan op heel korte termijn doorgevoerd worden? De scan van het verzekeringsbewijs of van het gelijkvormigheidsattest, dat is zelfs

een suggestie die GOCA zelf op tafel heeft gelegd. Dat doen we nu. Dat is bijna rond. Ik wacht nog tot ik de instructie kan tekenen.

Voor een aantal zaken hebben we iets meer tijd nodig, heeft de administratie gezegd. Maar ook daar is mijn geduld op. We hebben in de audit heel duidelijk gezien dat bij onder andere onze eigen administratie ook wel een en ander schort. Ik ben blij dat onze administratie intussen zelf al voor bijkomende inspecties heeft gezorgd. Die inspecties zijn absoluut nodig. We hebben het hier continu over verkeersveiligheid, maar er is ook de consumentenbescherming. Als we het straks willen laten gebeuren bij garagisten, zullen ook die aan inspecties onderhevig moeten zijn. Want het kan inderdaad niet dat een garagist continu gaat zeggen dat de wagen wordt afgekeurd en dat de factuur voor de klant intussen maar oploopt.

Zoals de heer Keulen zegt, hebben we voorbeelden in onder meer Nederland en de andere omliggende landen. We zien dat het daar werkt. Waarom zouden we dan zelf het warm water moeten uitvinden, als we zien dat het hier bij ons op dit ogenblik niet goed en performant werkt? Ik wil daar dus volop mee aan de slag. We hebben daar decretaal werk voor nodig, vandaar dat we eerst via een aantal instructies doen wat we nu al kunnen doen. Daarnaast kunnen we op korte termijn via een aanpassing van ons besluit zorgen voor de herkeuringen bij garagisten. Maar een volledige keuring bij een garagist, bij een ander bedrijf of bij wat of wie dan ook, daar hebben we nog iets meer tijd voor nodig. Dat is dus opnieuw decretaal werk, waarvan ik hoop dat iedereen in deze commissie er mee vragende partij voor is, als we zien waar we vandaag mee geconfronteerd worden.

Sommige collega's vragen dan waarom ik vroeger al niet wilde meegaan in het verhaal van code 5. Er werd mij toen altijd gezegd dat dat niet kan wegens de verkeersveiligheidsaspecten. Natuurlijk, op het moment dat bijvoorbeeld uw stoplicht niet brandt, heeft dat impact op de verkeersveiligheid. Zo zijn er nog een heel aantal aspecten. Nu, als ik zie dat wij strenger zijn dan de Europese richtlijn en dat daarnaast die keuringscentra nog een stukje strenger willen zijn ... Van die kafkaïaanse situatie moeten we af. Daarom wil ik de volledige screening van al die codes en voor een 55-tal codes kan alleszins nu toch al een versoepeling op tafel gelegd worden. Wel, daar moeten we dan ook volop werk van maken.

Sommigen vragen om nog eens een bijkomend onderzoek te doen. Is dat nodig? Dat moet de aanpassingen niet in de weg staan. Wat betreft dat financiële aspect: iedereen die een keuringscentrum binnengaat, betaalt. Ook wie een herkeuring moet doen, moet daarvoor betalen. We hebben daaromtrent onder andere dat onderzoek van Het Laatste Nieuws gehad. Ik wil weten wat daar finaal aan de hand is. Ik wil daaromtrent de bijkomende financiële audit doen.

Ook met de rijexamencentra zijn we bezig. Ook op dat vlak hebben we GOCA mee opgeroepen om te werken aan meer klantvriendelijkheid, meer digitalisering. Daar zijn zij ook mee bezig. Wat mij betreft, kan dat allemaal veel sneller en veel vlotter. Mevrouw Mertens, ik weet dat een aantal stakeholders, een aantal bedrijven vragende partij zijn om dat uit te rollen. Ik ken die verzuchtingen. We zijn daar ook mee bezig, maar ook daar kunnen we de regelgeving niet met één vingerknip continu wijzigen. Ik ken de verzuchtingen van de stakeholders. We nemen die zeker ook ter harte.

Ik wil zo snel mogelijk een wijziging op korte termijn. Ook op de middellange en op de lange termijn vind ik dat we zeker deze legislatuur nog wat voorbereidend werk moeten uitrollen. Opnieuw: ik hoop dat daar ook een groot draagvlak voor is en dat we niet moeten wachten op meer bijkomende klachten. Ik heb alleen al op mijn kabinetsmail voor de eerste drie maanden van 2023 meer dan driehonderd antwoorden gehad. Dat spreekt ook al voor zich. Dan wil ik nog niets zeggen over

al de bedenkingen en opmerkingen op social media. Dat gaat over de eerste drie maanden, nadat ikzelf in de plenaire vergadering gezegd had dat voor mij de maat vol is en dat we hier echt dringend iets aan moeten veranderen. Kortom, de klachten zijn alom en ik denk echt dat de tijd rijp is om met een grove borstel door de huidige aanpak te gaan.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dank u wel voor uw antwoorden.

Ten eerste, we zijn bevoegd sinds 2016. Het wordt hoog tijd dat er orde op zaken gesteld wordt. Het is goed dat u dat doet.

Ten tweede, die keuringscentra moeten nu maar eens hoogdringend beseffen dat ze de tak waar ze zelf op zitten, aan het afzagen zijn. Dat moet echt veel beter.

Ten derde meen ik uit uw antwoord te begrijpen dat de snelle hervorming die u in de plenaire vergadering aangekondigd hebt voor de paasvakantie, niet zo ver gaat als u toen hebt laten uitschijnen. Wellicht zijn daar goede redenen voor. Als ik het voorbeeld over het loshangend spatbord hoor: je zult maar diegene zijn die achter iemand rijdt op de autosnelweg aan 120 kilometer per uur en dat loshangend spatbord komt los en het vliegt tegen uw voorruit. Het is niet zonder reden dat bepaalde dingen gecontroleerd moeten worden. Ik roep u echt op om wat dat betreft de nodige voorzichtigheid aan de dag te leggen.

Ten vierde, wat betreft de structurele hervormingen, denk ik dat het heel goed zou zijn dat die autokeuringscentra zich herpakken en die keuringen goed uitvoeren, op een klantvriendelijke manier, maar dat je vervolgens voor de kleine herstellingen bij je garagist zou kunnen gaan en dat er dan direct een digitale stempel gezet wordt op dat formulier dat je ervan af bent. Heel die controle echter doorschuiven naar garagisten, is toch iets waar ik ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid mijn bezorgdheden rond heb.

Tot slot, het onderzoek naar de autokeuringscentra heeft ook aangegeven dat zij hun winstmarges vergroten door bijvoorbeeld bepaalde diensten te laten leveren via een aanverwante vennootschap, bijvoorbeeld poetsdiensten of de verhuur van hun gebouwen. Dat zorgt ervoor dat zij hun wettelijke winstmarge, het deel dat ze niet aan de Vlaamse overheid moeten afgeven, kunnen vergroten. Ik weet niet of dat aan bod gekomen is in uw antwoorden, maar het lijkt me toch belangrijk om dat in de gaten te blijven houden en dat grondig te onderzoeken, want dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Ik denk dat het verschuiven van een aantal gebreken van codes 2 en 3 – dat is herkeuring binnen de vijftien dagen of drie maanden – naar code 5 – dat is herstelling tegen de volgende periodieke keuring – een goede en interessante oefening is en inderdaad de druk bij de keuringsinstellingen wat kan wegnemen. De sector is daar ook vragende partij voor. Dat hebben we gehoord en hebben we ook kunnen lezen in de voorstellen die zij hebben gedaan.

Ik heb het al gezegd, maar ik ga het nog eens herhalen: ik denk dat we het allemaal eens zijn dat we niet over een nacht ijs moeten gaan. Het huidige systeem bestaat al meer dan veertig jaar. Het is tot voor de coronapandemie eigenlijk allemaal heel goed gegaan. Verbeteringen zijn natuurlijk altijd aan de orde en nu ook nodig, zo blijkt. Maar we moeten alles in functie van de verkeersveiligheid en in het kader van een optimale dienstverlening herbekijken.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik zou toch nog even collega Bex willen aanvullen, wat betreft die gebreken code 2 en 3. Dat gaat over kleinere gebreken die inderdaad niet meteen impact hebben op de verkeersveiligheid, zoals bijvoorbeeld te laag afgestelde lichten. In de commissie is toen door de minister geopperd dat dat ging over een licht dat niet werkt, maar dat is zeker niet het geval: dat valt niet onder code 2. Het gaat bijvoorbeeld echt om die kleine dingen, bijvoorbeeld een ruitenswisser die versleten is. En we zijn voor veel van die gebreken echt strenger dan Europa, wat mijns inziens niet nodig is, omdat dat de verkeersveiligheid niet in het gedrang brengt. We gaan ook maar één keer per jaar met onze wagen naar de keuring. Ik denk dat het aan elk van ons is om zijn wagen te allen tijde in orde te houden. Als je merkt dat je spatbord loshangt of dat je licht niet meer werkt, dan is het niet de bedoeling dat je gaat wachten totdat je naar de keuring moet. Het is dan de bedoeling dat je dat zo snel mogelijk laat vervangen. Dus ik ben blij dat die vergelijking nu wordt gemaakt met de Europese richtlijn, om daar ook een oplossing aan te bieden.

Wat betreft die rijexamencentra: het is fijn dat u ook initiatieven zult nemen om die klantvriendelijkheid te verbeteren. Ik denk niet dat die klantvriendelijkheid daar het grootste probleem is, maar ik denk ook wel dat die regelgeving niet simpel aan te passen is. Ik blijf wel bij mijn net geuit standpunt, dat er meer gedetailleerd onderzoek gedaan moet worden naar de wachttijden bij de rijexamencentra, en zeker naar het verschil in behandeling, om een eerlijke behandeling van alle kandidaat-bestuurders te kunnen garanderen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over boetes voor het niet-scannen van abonnementen bij De Lijn – 2182 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): De Lijn schreef vorig jaar 2184 keer een boete van 20 euro uit voor reizigers die hun abonnement voor de tweede keer niet gescand hadden bij het instappen. Het reglement is duidelijk: elke reiziger die opstapt of overstapt moet zijn kaart scannen bij een van de scanapparaten. Als een controleur constateert dat een reiziger zijn kaart niet gescand heeft en het om een eerste inbreuk gaat, blijft het bij een waarschuwing. Bij een tweede vaststelling krijgt de reiziger een boete van 20 euro. Vorig jaar zijn er in totaal 23.480 pv's opgesteld voor het niet scannen van een abonnement, waarvan 21.296 eerste inbreuken en dus waarschuwingen, en dus werd meer dan tweeduizend keer een boete uitgeschreven.

Reizigersorganisatie TreinTramBus en mobiliteitsexperten zetten vraagtekens bij deze zogenaamde scanboetes. Het gaat natuurlijk over mensen die betaald hebben, trouwe klanten zijn maar vergeten zijn hun abonnement te scannen, maar door de boete eigenlijk op dezelfde manier behandeld worden als zwartrijders. Bovendien zijn er problemen met scanapparaten op de bussen en trams die vaak niet werken.

Daarom volgende vragen: Hoe staat u tegenover het uitschrijven van scanboetes voor abonneementhouders van De Lijn die tweemaal vergeten hun abonnement te scannen bij het opstappen?

Bent u bereid om samen met De Lijn op zoek te gaan naar een oplossing? Is dat al besproken, of wilt u dat in de toekomst op tafel leggen?

Volgens TreinTramBus gebeurt het ook vaak dat scanapparaten in bussen en trams niet werken. Is er een plan van aanpak om dat probleem systematisch aan te pakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank uw wel, mevrouw Robeyns, voor de vragen. Als u mijn persoonlijke mening vraagt ben ik geen voorstander van scanboetes voor abonneementhouders. Iemand die een abonnement heeft, heeft daarvoor betaald. Als hij twee keer vergeet te scannen en een boete krijgt, dat is niet echt een klantvriendelijk verhaal. De Lijn geeft aan dat ze dat doen, net als de andere openbaar vervoermaatschappijen, om juiste data te kunnen verkrijgen over het aantal reizigers op hun bussen en trams. Het monitoren van data komt natuurlijk meermaals aan bod, en als er te weinig data zijn hebben we daar kritiek op. Dus ik begrijp aan de ene kant wel dat dit het antwoord is van De Lijn. Anderzijds, een boete als je twee keer niet gescand hebt, is niet de meest klantvriendelijke manier.

Hoe kunnen we verder zoeken naar een oplossing? We gaan met De Lijn bekijken hoe we dit kunnen faciliteren. Deze problematiek komt nu naar aanleiding van uw vraag concreet naar boven. Opnieuw, we moeten kijken naar de aard en de omvang van de boetes, ik kan daar vandaag geen concreet antwoord op geven. Ik vraag alleszins aan de Lijn om te kijken hoe dat op een klantvriendelijker manier kan gebeuren.

Als dan ook nog blijkt dat bepaalde scanapparaten niet werken, dan mag men helemaal niet overgaan tot het uitschrijven van een boete. Dus dank u voor uw vraag en om deze problematiek aan te kaarten. We gaan zeker kijken hoe we daar met De Lijn het een en ander kunnen verbeteren. Ze zeggen dat er niet vaak problemen zijn met de scantoeestellen. Natuurlijk zal de ene zeggen van wel en de andere van niet. Diegene die een boete krijgt zal zeggen dat het apparaat niet werkt. Ik laat de waarheid daar in het midden. Alleszins denk ik dat er andere methodes zijn om data te capteren, zonder dat het gekoppeld moet worden aan een boete voor de abonneementhouder.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Dank u, minister. Dat was inderdaad ook de insteek van mijn vraag. Het zijn natuurlijk geen zwartrijders, maar mensen die een abonnement betaald hebben en vergeten zijn een handeling uit te voeren. Maar boetes uitschrijven omdat je vergeet te scannen, is toch een beetje bij de haren getrokken of alleszins niet klantvriendelijk. Ik begrijp dat data belangrijk zijn, maar daarvoor moeten we nog altijd geen mensen beboeten die wel degelijk hun plicht gedaan hebben en een ticket of abonnement betaald hebben.

Ik ben dus blij dat u diezelfde mening deelt en wilt gaan zoeken naar een mogelijke oplossing. Ik zal dat samen met u opvolgen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik heb vorig jaar een schriftelijke vraag gesteld in verband met het geval van een meisje dat inderdaad beweerde dat ze gescand had, maar het toestel niet werkte. En uit het antwoord op de schriftelijke vraag dat ik toen kreeg, blijkt dat men sowieso de werking van een validator gaat checken wanneer die klacht binnenkomt, maar dat ook de dienst Administratieve Boetes van De Lijn die zaak checkt. Als dan blijkt dat er een probleem is met de validator en de kaart niet scanbaar is, wordt er verder geen

gevolg aan gegeven. Maar indien blijkt dat er geen probleem is met de validator en de kaart bijvoorbeeld al geruime tijd niet gebruikt is, krijgt men bij een eerste inbreuk blijkbaar een verwittiging.

Het kan blijkbaar ook zijn dat het scannen niet juist gebeurd is door de reiziger, en de validator wel correct werkt. Men kan ook zijn kaart laten checken in een Lijnwinkel om te zien of die wel goed werkt. Als de kaart defect is, kan men die blijkbaar gratis laten vervangen wanneer er geen zichtbare schade is aan de kaart. Wanneer er wel zichtbare schade is, kan men ze blijkbaar laten omruilen tegen een administratieve kost van 10 euro.

Dat kan natuurlijk leiden tot misverstanden, wanneer dergelijke zaken zich voordoen, wanneer mensen ter goeder trouw denken dat ze in orde zijn.

Mijn vraag is: krijgen nieuwe klanten die hun kaarten gaan afhalen in Lijnwinkels of dergelijke, de nodige uitleg in die winkels over wat ze moeten doen indien bepaalde zaken niet functioneren? Zijn ze daarvan op de hoogte wanneer ze een dergelijke kaart aankopen? Er is blijkbaar een instructiefilmpje op de website van De Lijn, waar uitgelegd wordt hoe men op een goede manier kan scannen. Dat is blijkbaar toch niet zo eenvoudig. Is men daarvan op de hoogte? En zo nee, kan men de klanten daarvan op de hoogte brengen zodat er geen nodeloze boetes uitgeschreven moeten worden?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Minister, ik weet niet of u het al gezien hebt, maar ik had begin april ook een schriftelijke vraag over hetzelfde onderwerp ingediend, met ongeveer dezelfde vragen. Ik zie u knikken. Ik weet niet of het dan nodig is om nog op alles te antwoorden.

Ik vind het goed dat u het gesprek aangaat met De Lijn, om te proberen een klantvriendelijker systeem op poten te zetten. Want De Lijn wil natuurlijk ook wel weten hoeveel mensen er op haar bussen zitten, om onder andere de drukte en dergelijke te kunnen meten. Er zijn dus voor- en nadelen aan, maar boetes zijn nooit fijn, laat ons daar duidelijk in zijn, en zeker niet als het geven van boetes zo snel en vaak gebeurt.

Ik had er een vraag bij, maar weet niet of u daarop gaat kunnen antwoorden. Misschien weten de collega's het. Ik gebruik de Mobibkaart, dat is een ander systeem, maar De Lijn biedt natuurlijk verschillende mogelijkheden aan voor de betaling van ritten: tickets, kaarten, abonnement. Je hebt allerlei opties. Maar je kunt ook een ticket bestellen via SMS door 'DL' te versturen naar 4884, het staat netjes op de website. Of je kunt er netjes een bestellen via de app. Ik vroeg me gewoon af of die digitale tickets ook gescand moeten worden op het voertuig. Ik zie onze voorzitter al knikken van nee. Maar worden die tickets dan wel op de een of andere manier in het systeem bij De Lijn mee opgenomen, bij het tellen van het aantal reizigers om de druk op die lijnen te kunnen meten? Want je hebt via SMS betaald, en dat komt ergens in bulk toe, en men weet niet meer precies waar die mensen zaten. Dan is dat eigenlijk een gemiste kans. Ik weet niet of u er zo op kunt antwoorden, maar ik vroeg het me oprecht af. Als je via SMS een ticket koopt en je moet niet scannen, hoe weten ze dan dat je op die bus hebt gezeten om de drukte te kunnen meten?

Het is een bijvraagje. Maar ik denk dat die schriftelijke vraag dan wel kan vervallen, als u dat laatste nog even kunt beantwoorden.

De voorzitter: Ik kom nog even tussen om onmiddellijk op uw vraag te antwoorden. Die sms-tickets moeten niet worden gescand, ze gaan meteen tijdsgebonden in, nadat je ze hebt verzonden. Ik denk dat dat voor een uur is, tenzij

je een ander soort sms stuurt, dan kan het ook voor langer zijn. Ik heb daarover ooit aan De Lijn een vraag gesteld. Ik weet het exacte antwoord niet meer maar men weet dus inderdaad niet op welke lijn die gebruikt worden. Ze worden dan wel mee in het telsysteem verwerkt maar het is niet zo dat men exact weet op welke lijn die gebruikt worden.

Ik heb dat zelf, toen de MOBIB-kaart in zwang raakte en men dat systeem heeft ingevoerd om voortaan te scannen op bus en tram – ik denk dat het in 2018 moet zijn geweest –, inderdaad altijd vrij irritant gevonden. Vooral wanneer je, in de spitsuren of wanneer de scholen net uit zijn, als het heel druk is, op een tram of een bus stapt, is het moeilijk om bij het scanapparaat te geraken en dan moet je inderdaad nog geluk hebben dat het werkt. De eerlijkheid gebiedt me wel te zeggen dat de meeste controleurs nogal billijk zijn als het aankomt op het al dan niet gescand hebben van je ticket. Ik begrijp dat data verzamelen zeer belangrijk is, ook bij De Lijn, maar ik denk dat er andere en misschien betere methodes zijn om dat te doen.

Ik verwijs naar onze commissiereis naar Oslo waar ik ook de vraag gesteld heb naar hoe ze het daar doen. Mensen moeten daar hun ticket niet scannen. Dat wordt blijkbaar met de camera's die aanwezig zijn op de trams en de bussen via artificiële intelligentie gemeten. Ik denk dat De Lijn nog wel andere opties heeft die misschien zelfs nauwkeuriger zijn om de bezetting van trams en bussen te meten.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat we allemaal op dezelfde golflengte zitten en ik zal zeker aan De Lijn overmaken dat het scannen van de abonnementen en dergelijke geen goede beheerstool is om te meten hoeveel mensen er effectief op welke bussen en trams zitten. Mevrouw Brouwers en mijnheer Claes, jullie hebben zelf het voorbeeld gegeven van dat sms-ticket dat ook niet gelinkt is aan die welbepaalde bus of tram. Ik denk dat scannen geen goed beheersinstrument is om te kijken hoeveel mensen waar zitten en dat we zeker moeten kijken hoe dat anders kan.

We weten dat er ruim tweeduizend boetes zijn uitgeschreven voor mensen met een abonnement die niet twee keer gescand hadden. Men zou kunnen zeggen dat je, wanneer het scanapparaat niet werkt, dat onmiddellijk kunt doorgeven aan de chauffeur, maar ik begrijp ook perfect dat je je bij overvolle bussen niet naar de chauffeur gaat wringen om toch maar een melding te maken.

Kortom, ik zal zeker de boodschap aan De Lijn meegeven dat iedereen hier in deze commissie geen vragende partij is om dit langer op die manier te doen en dat we moeten kijken welke methodes of welke beheersinstrumenten beter zijn. Ik hoop niet dat ik volgende week al een vervolgvraag ga krijgen want dan ga ik nog geen antwoord hebben. Maar ik zal alleszins de vraag doorgeven om er op een andere manier mee om te gaan.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Heel kort. Ik wil de minister bedanken. Ik denk ook dat iedereen inderdaad op dezelfde lijn zit. Of het toestel nu werkt of niet werkt, is bijkomstig. Het gaat er vooral om dat mensen die betaald hebben, niet moeten worden beboet. Het excuus van het databeheer is, in dezen, voor mij en de meesten, niet de ideale uitleg om dit blijvend in stand te houden. Het zou goed zijn als hier op korte termijn een andere manier zou worden gevonden.

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 trage uitrol van Hoppinpunten – 2214 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, het loopt blijkbaar niet zo goed met de aanleg van de Hoppinpunten in Vlaanderen. Sedert de lancering van de Hoppinpunten drie jaar geleden blijkt dat van de geplande 1996 Hoppinpunten er amper 65 punten klaar zijn. Dat is slechts 3 procent van het totaal. Nochtans zijn de Hoppinpunten cruciaal voor de modal shift en de uitrol van basisbereikbaarheid waarmee u vanaf 1 juli het tram- en busvervoer in Vlaanderen wilt hervormen. De Hoppinpunten moeten reizigers toestaan om snel over te stappen van trein, tram en/of bus naar bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen of deelsteps. Ook andere diensten, zoals pakjesautomaten, worden er gecentraliseerd en zijn cruciaal in de nieuwe basisbereikbaarheid.

De trage uitrol ligt volgens de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) vooral aan uw eigen, onduidelijke beleid. Eerder weet u de trage realisaties deels aan de lange procedures met onteigeningen en omgevingsvergunningen, maar tegelijkertijd wees u ook de steden en gemeenten met de vinger omdat die volgens u niet voldoende doen. Twee derde van de mobiliteitsknooppunten moet immers door de lokale besturen zelf worden aangelegd, omdat het gaat om terreinen naast gemeentewegen. Ondertussen blijkt ook dat van de 65 gerealiseerde Hoppinpunten er maar liefst 43 in Leuven staan. Dat betekent dat er de afgelopen drie jaar in de overige 299 Vlaamse gemeenten nauwelijks iets is gebeurd. Toch vinden de steden en gemeenten het veel te gemakkelijk om de lokale besturen als de schuldige aan te wijzen. Ze verwijzen naar uw onduidelijke beleid. Daar komt de kritiek bovenop die ook in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken herhaaldelijk werd geuit: er is nog altijd geen duidelijkheid over het vervoer op maat (VoM), de onderste laag van het nieuwe systeem van openbaar vervoer. Net die laag bestaat ook uit de deelsystemen waarin de Hoppinpunten moeten voorzien. De Lijn is verantwoordelijk voor de flexsystemen, de vervoerregio's voor de deelsystemen. Volgens de steden en gemeenten is het niet duidelijk welke Vlaamse budgetten daartegenover staan. Nochtans vormen die deelsystemen een cruciale schakel bij de uitbouw van de Hoppinpunten.

Daarnaast wordt er volgens de VVSG bij de financiering vanuit Vlaanderen ook geen rekening gehouden met de lokale gang van zaken. Van lokale besturen wordt verwacht dat ze middelen inschrijven, terwijl ze die pas krijgen als de Hoppinpunten worden opgeleverd. Om al die redenen kunnen of willen steden en gemeenten hier niet mee aan de slag.

Minister, wat is uw reactie op de kritiek van de VVSG? Hoe wilt u duidelijkheid scheppen met betrekking tot de opmerking dat het niet duidelijk is welke Vlaamse budgetten er voor de vervoerregio's rond de deelsystemen beschikbaar zijn? Hebt u begrip voor de vragen rond de financiering van lokale Hoppinpunten? Kunt u de financiering van de Hoppinpunten door de gemeenten verhogen, versnellen? Welke oplossing wilt u de steden en gemeenten aanreiken? Het is duidelijk dat de resterende 1931 te realiseren Hoppinpunten niet tegen 2025, wanneer de basisbereikbaarheid volledig zal zijn geïmplementeerd, zullen worden gerealiseerd. Hoe wilt u alsnog die uitrol versnellen? Is er een actieplan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen. We lezen inderdaad soms persberichten waarvan we ons afvragen wat er daar gaande is. Ik denk dat ik alleszins nooit heb ontkend dat ik vind dat de uitrol van de Hoppinpunten veel te traag gaat. Dat heb ik, en dat weten alle entiteiten die bezig zijn met basisbereikbaarheid, op vrijwel elke vergadering gezegd. Als de vervoerregioraden ruim 1900 Hoppinpunten selecteren, dan vind ik dat we daar ook werk van moeten maken. U weet dat ik vorig jaar in de zomer het geweer van schouder heb veranderd inzake de uitrol van basisbereikbaarheid. Ik heb niet langer het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, maar De Lijn als voortrekker in dezen aangeduid. Ik denk niet echt dat we moeten zeggen wie aan wat schuldig is wat die Hoppinpunten betreft. Daar wil ik alleszins voor passen. Dat de uitrol daarvan te traag verloopt, is alleszins een feit.

Ik heb in de krant gelezen dat de VVSG zou hebben gezegd dat de trage uitrol ligt aan een regelgeving die niet goed is, dat dat de schuldige is. Ik weet niet of de VVSG dat met zoveel woorden heeft gezegd. Alleszins zat de VVSG mee aan tafel bij het opmaken van de besluiten van de Vlaamse Regering. Ze hebben daar ook advies over gegeven wat die Hoppinpunten betreft. Feit is dat de uitrol te traag verloopt en dat twee derde van de Hoppinpunten ten laste van de lokale besturen is. Ik denk dat daar veel meer aspecten spelen dan louter en alleen de regelgeving of dergelijke. Ik hoef heel de gedachtewisseling over de uitrol van basisbereikbaarheid niet over te doen, maar ik verwijs naar het verhaal van de Mobiliteitscentrale, naar de bestekken rond het VoM en dergelijke meer. We hebben daar heel wat problemen gehad. Voor mij is de toekomst belangrijker dan het verleden. We hebben vorig jaar in de zomer het geweer van schouder veranderd. Nu is het zaak om die Hoppinpunten zo snel mogelijk uit te rollen. Dat is ook mijn boodschap aan iedereen, aan de lokale besturen. Zij krijgen 100 procent subsidie voor die lokale Hoppinpunten. Laten we dus met vereende krachten zorgen voor de uitrol van de basisbereikbaarheid en dus ook van die Hoppinpunten. Ik hoor toch ook dat heel veel lokale besturen daar wel enorm welwillend in willen meegaan.

Hoe willen we meer duidelijkheid scheppen over de budgetten voor het vervoer op maat wat de deelsystemen betreft? De budgetten voor het vervoer op maat zijn bekend. Enerzijds hebben we het historische budget van om en bij de 34 miljoen euro. Daar komt een budget van 31 miljoen euro bovenop. In een besluit van de Vlaamse Regering – ik dacht van 2021 – is duidelijk bepaald hoe dat is verdeeld, welke vervoerregioraad welk budget voor vervoer op maat krijgt. Het is de vervoerregioraad zelf die beslist waaraan hij die middelen voor het vervoer op maat besteedt: aan flexsystemen, aan flexplussystemen, aan deelsystemen of wat dan ook. Dat is de autonomie van de vervoerregio's. Zij weten dus welke budgetten er zijn. Ze weten ook dat De Lijn op dit ogenblik volop bezig is met de verdere uitrol daaromtrent, zeker wat het flexvervoer betreft.

Ik kom dan tot de vragen rond de financiering van de lokale besturen. Ik weet dat er een vraag is wat dat betreft. Nu is de financiering van dien aard dat de betaling volgt zodra het is uitgevoerd en opgeleverd. Ik verneem nu dat het anders stond in een eerste besluit van de Vlaamse Regering, in het begin van deze legislatuur. Dat is aangepast in 2022. Nu wil men dat weer laten aanpassen. Ik sta open voor alle suggesties. Ik vind het alleen vreemd dat die suggesties bij andere gesprekken dan niet op tafel lagen. Soit, mijn bekommernis is vooral de toekomst en ervoor te zorgen dat we de uitrol van de Hoppinpunten zo snel mogelijk kunnen krijgen.

Ik vraag aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om daar zo snel mogelijk voor te zorgen en alle regeldrift die er soms is achterwege te laten. Ik geef een voorbeeld. Op een gegeven moment kwam er de suggestie om voor elke fietsenstalling die er moet komen, toch nog voorafgaandelijk een omgevingsvergunning aan te vragen. Als er ergens een bushalte is en daar wordt een uitbreiding met een fietsenstalling gevraagd, dan denk ik dat men niet gaat beslissen om eerst

de doorlooperperiode voor een omgevingsvergunning te hebben om te bekijken of dat allemaal wel wenselijk en mogelijk is. Ik denk dat iedereen die lokaal actief is, dat weet. Ik vind dus dat we daar flexibel mee aan de slag mee moeten gaan en zo prioriteit moeten geven aan het uitrollen van zo veel mogelijk Hoppinpunten.

Ik weet dat een aantal instanties ook lange tijd hebben gevraagd te wachten met de Hoppinpunten omdat er nog geen duidelijkheid was over de Hoppinzuil. Ik vind dat allemaal loze argumenten om achterover te leunen. Ik heb meermaals aan onze administratie gezegd dat dat gedaan moet zijn, dat we er snel voor moeten zorgen dat die uitrol kan worden gefaciliteerd en dat ik geen argumenten meer wil horen om een vertraging in te roepen, om geen Hoppinpunt te kunnen faciliteren. Mijn boodschap aan alle wegbeheerders blijft dus dat die Hoppinpunten moeten worden uitgerold. Lokale besturen krijgen een subsidie van 100 procent. Bij AWW weet men ook wat hen te doen staat. Laten we dus zo snel mogelijk werk maken van die Hoppinpunten. Dat is in het belang van de uitrol van basisbereikbaarheid, maar vooral in het belang van de reiziger zelf, die daardoor een veel duidelijker beeld krijgt van hoe het nieuwe plan inzake basisbereikbaarheid eruit gaat zien.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Het is natuurlijk een beetje vreemd. U zit samen met de VVSG aan tafel en toch is het hen niet duidelijk hoe die regelgeving in elkaar zit. Het is goed dat u blijft openstaan voor suggesties. Ik zou zeggen: ga die communicatie opnieuw zo snel mogelijk opnieuw aan, zodat men duidelijk weet waar men voor staat.

Opvallend is wel dat men in de Leuvense regio heel veel Hoppinpunten heeft gerealiseerd. Bijvoorbeeld in Limburg zijn er momenteel amper vier van de 275 geplande locaties. Ik vraag me af hoe u die significante verschillen tussen die twee regio's verklaart. Heeft dat dan te maken met de financiering van de betreffende vervoerregio? Die financiering is immers verschillend voor elke vervoerregio. U zei het zelf. Misschien heeft dat daarmee te maken. Dat is mogelijk.

Gemeenten worden inderdaad voor 100 procent gesubsidieerd bij de uitrol van de Hoppinpunten, maar ze moeten dat natuurlijk eerst wel ophoesten. Gemeenten hebben het momenteel budgettair niet altijd even gemakkelijk. Vandaar mijn vraag om ook wat dat betreft de communicatie te stroomlijnen en duidelijkheid te verschaffen. Misschien kan er toch wel al enige incentive worden gegeven zodat bijvoorbeeld al de start van de uitrol van een Hoppinpunt kan worden gerealiseerd, waarna men de rest van het bedrag dan zou krijgen wanneer het Hoppinpunt wordt opgeleverd. Ik denk dat er toch enige stimulansen kunnen worden gegeven om gemeenten aan te zetten tot het realiseren van Hoppinpunten.

Hoe komt het dus dat bepaalde vervoerregio's veel meer Hoppinpunten hebben gerealiseerd dan andere regio's, waar dat nauwelijks is gebeurd? Ik verwijs daarbij naar de Leuvense regio. Heeft dat te maken met de vervoerregio's, of heeft het toch te maken met nog andere facetten?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik hoor u zeggen dat lokale besturen een beetje pragmatisch moeten zijn en niet te veel op allerlei regeltjes moeten wachten en geen afwachtende houding moeten aannemen en aan de slag moeten gaan met die Hoppinpunten. Ik zou u willen vragen om aan uw administratie, aan AWW dezelfde boodschap te geven. Bij mij ligt het Hoppinpunt langs een gewestweg en als wij daar als gemeente naar vragen, dan krijgen we altijd dezelfde boodschap dat ze nog op verschillende zaken aan het wachten zijn. Ook daar komt er dus totaal geen schot in de zaak. Het zijn niet alleen de lokale besturen, maar ook de andere wegbeheerders die, denk ik, een tandje mogen bijsteken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik ga even in op dat laatste. Ik ben het er volkomen mee eens. En als ik het heb over het verhaal van die vergunning, dan ging dat over Hoppinpunt langs de gewestweg. Maar dan kwam er niet zozeer van AWV maar wel van Omgeving de boodschap dat er een vergunning gevraagd moest worden. Ik heb zelf aan mijn lokaal bestuur gevraagd waar onze Hoppinpunten blijven, en daar kwam de Hoppinmanager met de boodschap om nog even te wachten en dat ze nog geen informatie hadden over de Hoppinzuil. Dus dat zijn allemaal argumenten die vandaag niet meer geuit moeten worden. We moeten vooruit en we moeten daar volop in faciliteren. Dat moeten wij als Vlaamse overheid doen, en dan moeten we niet met argumenten komen dat dat of dat niet in orde is. Dat is vooral de boodschap die ik daarmee wil geven.

Ik geef dus echt geen sneer naar de lokale besturen, maar ik vind ook dat men moet ophouden met argumenten zoeken en regeltjes uitvinden om achterover te kunnen leunen en het niet te doen. Als het dan specifiek gaat over de VVSG, dan nodig ik u uit, mijnheer Verheyden, om even op de website van de VVSG zelf te kijken. Zij hebben daar zelf heel het verhaal rond Hoppin uiteengezet en hebben zelf ook mee het webinar ten behoeve van de lokale besturen georganiseerd. Ik denk dus dat in de pers het iet of wat fout verwoord is, dat het niet zozeer gaat over wie we de schuld moeten geven en ook niet over het aanduiden van schuldigen, maar wel vooral over het feit dat twee derde van de Hoppinpunten door lokale besturen wordt beheerd en een derde door AWV. Ik heb AWV opdracht gegeven om daar werk van te maken, en het beter is om daar vandaag dan morgen aan te beginnen. En tegelijkertijd roep ik lokale besturen op om hetzelfde te doen. Maar dan moet er geen Hoppinmanager, vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, gaan zeggen om nog maar even te wachten. Die boodschappen ben ik ook beu. Het is dus geen zaak van een schuldige aan te duiden, maar wel een zaak van de vlucht vooruit.

Ik kreeg zonet ook nog de informatie binnen, specifiek voor mevrouw Robeyns, dat het Hoppinpunt aan de gewestweg op de prioriteitenlijst staat van AWV en sowieso uitgerold zal worden.

Wat is de reden waarom sommige lokale besturen wel aan een aantal Hoppinpunten hebben? Daar is de Leuvense regio inderdaad een goed voorbeeld van. In Maasmechelen, mijn buurgemeente, en ook in Hechtel-Eksel, heeft men ook al de vlucht vooruit genomen, maar het zijn er vandaag nog veel te weinig. Het Leuvense is inderdaad een goed voorbeeld. Zij hebben zelf ook al volop gefaciliteerd. Ze hadden er een aantal in het verleden, maar hebben nadien snel werk gemaakt van dat verhaal van Hoppinpunten. Zij hebben niet gewacht om te kijken wat er überhaupt zou komen qua basisbereikbaarheid. Ik denk dat dat een goede ingesteldheid is. Ik ben blij dat u dat voorbeeld hier ook aanhaalt. Het is sowieso een verhaal dat voor Leuven ook wel duidelijk is, ook wat die subsidieregeling is en hoe zij hun lokale of gewestelijke Hoppinpunten zo snel mogelijk kunnen uitrollen.

Kortom: de toekomst is belangrijker, en ik hoop zo snel mogelijk meer Hoppinpunten te zien en ook die in Wellen formeel te kunnen openen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): De toekomst is inderdaad belangrijk, want voor een stuk zal de toekomst van basisbereikbaarheid daarmee staan of vallen. Die Hoppinpunten zijn toch wel een van de pijlers van die basisbereikbaarheid. Ik vrees toch wel een beetje dat als er geen betere communicatie en afstemming komt, of het nu om het departement Mobiliteit, de VVSG of de gemeente gaat, het verhaal van de basisbereikbaarheid geen al te beste start zal nemen, met alle gevolgen van dien voor de reiziger, die daarvan de dupe zal zijn. Met ja-needdiscussies komen we

er niet en met naar elkaar wijzen ook niet. Het is dus inderdaad wel belangrijk dat er dringend duidelijk gecommuniceerd wordt waar het op staat en waar het over gaat, zodat men volop met de uitrol van die Hoppinpunten kan beginnen. Maar zoals gezegd vrees ik dat de uitrol van de 1931 te realiseren Hoppinpunten nog in zijn kinderschoenen zal staan op het moment dat de basisbereikbaarheid in 2025 op kruissnelheid is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nood aan bijkomende laadinfrastructuur om de elektrificatie van het wagenpark op te vangen – 2238 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, uit onderzoek van onze goede vrienden van Het Laatste Nieuws blijkt dat er nog wel wat werk is om de verwachte toename van het aantal elektrische wagens in Vlaanderen op te vangen, zeker wat betreft de laadinfrastructuur. Er wordt verwacht dat er in de komende jaren heel veel elektrische wagens bij zullen komen. Dat wordt beleidsmatig, zowel op federaal als Vlaams niveau, enorm hard gestimuleerd, en zelfs deels verplicht. Naast de huidige 22.000 elektrische laadpalen moeten er tegen 2025 nog meer dan tienduizend bij komen. Ik heb het hier over publieke laadinfrastructuur.

Uit onderzoek van de krant blijkt dat er ook enorme regionale verschillen bestaan in de nog te plaatsen beschikbare laadpalen. Steden staan er, gek genoeg, veel beter voor dan meer rurale gebieden, terwijl je van steden toch zou denken dat die eerder plaatsgebrek hebben. Gent is bijvoorbeeld een zeer goed voorbeeld van een stad die het goed doet. Maar ook daar, in de steden, zijn er nog wel merkbare verschillen. In buurten met rijhuizen en appartementen zijn er minder beschikbare laadpunten. Dat is ook nog een beetje een grijze zone. Op sommige plekken is het ook gewoon niet mogelijk of niet toegestaan om laadpalen te plaatsen, met het oog op de brandveiligheid en dergelijke meer. In kleine gemeenten is er echt een probleem. Daar loopt men echt achter. In het bijzonder in provincies als Limburg en West-Vlaanderen moet er nog een enorme inhaalbeweging komen.

Wat weinig stimulerend werkt, is dat er blijkbaar zes maanden zitten tussen de aanvraag en de plaatsing van zo'n laadpaal. Dat is dan ook een van de problemen. Een ander aspect – Touring waarschuwt er al sinds vorig jaar voor – is dat wie met elektrische wagens rijdt, vooral eigenaars zijn die financieel vrij krachtig zijn. Door de maatregelen op federaal en Vlaams niveau zullen de komende jaren ook meer minder gegoede burgers gebruikmaken van een 'full electric' wagen. Het probleem is dat die, in tegenstelling tot de eerste categorie, thuis vaak niet over voldoende plaats zullen beschikken om zo'n laadpunt op privé-eigendom te kunnen voorzien en verplicht zullen zijn om publieke laadinfrastructuur te gebruiken. Dit zal er dan volgens Touring toe leiden dat veel van die mensen uit die tweede categorie toch geconfronteerd zullen worden met enorm veel moeilijkheden om hun wagen tijdig opgeladen te krijgen. Een derde aspect gaat over de vrachtwagens, die in de toekomst ook verplicht elektrisch zullen moeten worden. Daar zijn ook nog heel veel problemen en uitdagingen, zeker om daar laadpunten voor te voorzien. Die hebben toch een veel grotere infrastructurele ingreep nodig om te kunnen opladen dan een normale personenwagen. Daar staan we eigenlijk nog bijna helemaal nergens.

Mijn vragen zijn voor u, minister.

Hoe staat u tegenover het onderzoek dat Het Laatste Nieuws heeft gedaan, en in het bijzonder het onderscheid tussen de publieke laadinfrastructuur in steden en die in meer landelijke gebieden?

Denkt u dat verdere elektrificatie, los van de al vrij hoge kostprijs van die wagens, ook door een tekort aan publieke laadinfrastructuur voor ongelijkheid zal zorgen wat betreft mobiliteit?

Wat is uw reactie wat betreft de alarmsignalen vanuit de logistieke sector voor de toekomst van elektrische vrachtwagens? En hoe zult u hierop verder anticiperen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Claes, voor uw vragen.

Ik ben het niet volledig eens met wat we in Het Laatste Nieuws hebben kunnen lezen. Mijn ervaring is alleszins dat we op dit ogenblik volop in die transitie zitten en dat het ook wel heel snel gaat.

U kent onze aanpak inzake de uitrol van onze laadpalen. We hebben enerzijds heel wat aspecten rond het publiek laden, waarbij we op onze drukke verkeersassen om de 25 kilometer snelle en ultrasnelle laadinfrastructuur willen hebben, om elke elektrische rijder volop te kunnen ontzorgen. Die nabijheid en bereikbaarheid garanderen we, wat dat betreft.

Daarnaast hebben we de meer persoonlijk gerichte uitrol van de laadpalen, waarbij we kijken hoe mensen ook thuis of op het bedrijf hun laadinfrastructuur kunnen voorzien. Op dat vlak hebben we die meerledige strategie en kijken we naar de datagestuurde, de vraaggestuurde en de strategische uitrol.

Ik heb ook gelezen dat men denkt dat, als het gaat over de uitrol op publiek domein in het kader van paal-volgt-wagenaanvragen, dat in de perifere gebieden veel trager gaat dan in een stedelijke context. We weten ook wel dat in de perifere gebieden – en ik verwijs naar mijn eigen provincie – veel meer mensen een eigen oprit of garage hebben, waar zij laadinfrastructuur kunnen laten plaatsen. Soms wordt dat mee gefinancierd door de werkgever – er bestaan alleszins vrijstellingen voor. Vandaar dat de uitrol van 'paal volgt wagen' op publiek domein in perifere gebieden veel minder snel gaat. Voor een paal-volgt-wagenprincipe vraag je eigenlijk laadinfrastructuur aan op voorwaarde dat je die niet thuis op de eigen oprit kunt plaatsen.

Voorbije week nog hebben we samengezeten met de verschillende stakeholders en er zijn toch al 150 lokale besturen heel intens mee bezig. Op het moment dat iemand in het kader van het paal-volgt-wagenprincipe een aanvraag indient via het digitale loket, is er ook het engagement van de charge point operators (CPO's). U weet dat we die CPO's hebben aangeduid om er op korte termijn voor te zorgen dat er op publiek domein laadinfrastructuur wordt geplaatst. Kortom, ik zie niet echt een probleem in die zin dat er een vertraging is. Integendeel, ik krijg eerder signalen dat het allemaal vlot verloopt.

Als we kijken naar het aantal publiek toegankelijke laadpalen, waarvoor bepaalde ambitielijnen zijn uitgetekend, zien we dat we vandaag aan ongeveer één laadpunt per tien elektrische wagens zitten. We zitten wat dat betreft zeker op schema en boven datgene wat er op Europees vlak van ons wordt verwacht.

Wat betreft de alarmsignalen van de logistieke sector, wil ik meegeven dat wij – zoals u weet – ook twee calls hebben uitgerold voor laadinfrastructuur op semi-publieke plaatsen. Beide calls kenden enorm veel succes. We hebben nu ook de aanvragen binnen voor de laatste call, die vooral focuste op zware vracht en op

bussen. Ook die kende enorm veel aantrekking. Er moet nu natuurlijk gescreend worden wat in het verhaal past. Er zijn daaromtrent alleszins 120 aanvragen binnengekomen. We zien dus dat ook inzake het vrachtvervoer de vlucht vooruit wordt genomen.

We hebben afgelopen dinsdag ook de kick-off gegeven van ons Top Team Zero-emissievrachtvervoer, omdat we het beleid inzake het zero-emissievrachtvervoer een extra duwtje in de rug willen geven. Vandaar dat we met dat top team vijf taskforces naar buiten brengen, onder supervisie van telkens verschillende actoren. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werkendepartement (MOW) zijn daar trekker, maar ook De Vlaamse Waterweg is natuurlijk mee betrokken, alsook de Universiteit Antwerpen en de mensen van Fluvius, om te kijken welke issues er nog zijn en hoe we de logistieke sector nog een extra duwtje in de rug kunnen geven.

Kortom, ik denk dat we zeker op schema zitten, maar ik ben nooit te beroerd om bij te sturen. Dat hebben we, onder andere met onze transitie-manager, al duidelijk aangetoond. Hij is zelf tot de conclusie gekomen dat we inzake de logistieke sector een tandje moeten bijsteken. Vandaar dat we met het VIAVIA-verhaal (Vrachtvervoer Intelligent Aanpassen en Vergroenen via een Integrale Aanpak) en dat Top Team voor duurzame vracht aan de slag zijn gegaan, om te tonen dat de kritiek die we kregen, geen loze woorden waren.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Dank u wel, minister, voor uw goed gedetailleerde antwoord.

Ik wil nog terugkomen op een ding: die wachttijd van zes maanden voor die vergunningen en het opleveren van dat laadpunt. Is er een manier waarop u denkt dat dat de komende tijd sneller zou kunnen gaan? Want we hebben gelezen dat de supplychainproblemen stilaan opgelost geraken. De chiptekorten bij de autoconstructeurs zijn aan het verdwijnen. Ik heb ook de indruk dat wie een elektrische wagen bestelt, die relatief snel krijgt: dat duurt tegenwoordig zelfs minder dan zes maanden. Ik kan mij inbeelden dat veel mensen daarop zitten te wachten. Is er een manier waarop die termijn in de komende tijd ingekort kan worden of niet?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het verhaal dat het soms langer duurt, is een pijnpunt dat ook de CPO's onder andere hebben aangekaart afgelopen dinsdag. Ik heb mij dan ook geëngageerd om met Fluvius aan tafel te gaan zitten, want het heeft vooral te maken met het versterken van het net, daar waar dat nodig is. Men geeft aan dat er zelfs wachttijden zijn daar waar het net niet extra versterkt hoeft te worden, maar waar er gewoon een kleine schakeling moet gebeuren. Ik heb mij dus afgelopen dinsdag geëngageerd om op korte termijn met Fluvius aan tafel te gaan zitten en ook daar te proberen een duwtje in de rug te geven, zodat het toch op korte termijn kan. Want de leveringen van de nieuwe elektrische auto's gaan vlotter en mensen die een elektrische auto willen hebben en dus voor meer duurzame verplaatsingen kiezen, moeten dan natuurlijk ook snel hun laadinfrastructuur krijgen. Vandaar dat we binnenkort met Fluvius aan tafel zullen gaan zitten.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Dank u wel, minister. We blijven het uiteraard verder opvolgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.