

vergadering **C214**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 27 april 2023



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het dalende aantal reizigers bij De Lijn – 2215 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de reizigersaantallen bij De Lijn – 2241 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de sterke daling van het aantal reizigers bij De Lijn – 2262 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verlies van reizigers bij De Lijn – 2273 (2022-2023)	3
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over jaagpaden en fietsen – 2229 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Thijs Verbeurgt aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsongevallen op het jaagpad in Zemst – 2257 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid van fietspaden langs waterwegen – 2274 (2022-2023)	14
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en lokale besturen – 2251 (2022-2023)	22
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over veerdiensten in Vlaanderen – 2280 (2022-2023)	25
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van het aantal vluchtmisdrijven – 2304 (2022-2023)	30
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe bewustmakingscampagne van De Lijn rond agressie – 2320 (2022-2023)	34
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de prijs van elektrisch rijden – 2338 (2022-2023)	37
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het combiticket voor het openbaar vervoer – 2342 (2022-2023)	43

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het dalende aantal reizigers bij De Lijn
– 2215 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de reizigersaantallen bij De Lijn
– 2241 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de sterke daling van het aantal reizigers bij De Lijn
– 2262 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verlies van reizigers bij De Lijn
– 2273 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, tijdens de coronacrisis daalde het aantal passagiers bij de vervoersmaatschappij De Lijn significant. Het herstel van het aantal passagiers gaat echter trager dan gedacht en is zwakker dan bij de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB of de spoorwegmaatschappij NMBS, die respectievelijk 21 procent en 10 procent minder passagiers hadden dan voor de crisis.

Het aantal passagiers bij de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn lag in 2022 met 245 miljoen reizigers niet minder dan 28 procent lager dan in 2019 en dus lager dan voor de coronacrisis. Dat zijn geen goede vooruitzichten, wanneer men stelt dat het aandeel eigen inkomsten moet verhogen. In 2021 werd 1,1 miljard euro van de 1,3 miljard euro die De Lijn uitgaf, bijgepast door de Vlaamse Regering.

Volgens reizigersorganisatie TreinTramBus gaat het wel beter, maar is het herstel niet wat het moet zijn. Vorig jaar was nog een jaar met mondkmaskers en achteraan instappen, maar er vielen ook heel veel ritten weg door personeelstekorten, ziekte en stakingen. De reizigersorganisatie trapt een open deur in wanneer ze opmerkt dat ook de dienstverlening problematisch blijft, zeker in de steden.

De vraag is of die dienstverlening op korte termijn zal verbeteren. Recente persartikels vermelden dat het tekort aan chauffeurs in bepaalde regio's vorig jaar leidde tot duizenden ritten die werden afgeschaft. In andere regio's wordt dan weer fors geknipt in het aantal haltes en dergelijke meer. Ook andere problemen sleept De Lijn met zich mee, zoals onveiligheid, zwartrijden en dergelijke meer. Dat zijn problemen die maar niet onder controle raken.

Het is opvallend dat het kabinet en de minister niet willen reageren op de cijfers. Dat wil men pas doen in mei, wanneer de cijfers van het aantal reizigers in het jaarverslag worden vermeld. Pas dan wil de minister reageren op de evolutie van de reizigersaantallen.

Het is niet de eerste keer dat er wordt gesteld dat De Lijn haar reizigersaantallen en de tevredenheidscijfers moet opkrikken. Uit eerdere cijfers bleek dat twee jaar terug zowat 65 procent tevreden was over de dienstverlening. Daartegenover staat dan wel dat die cijfers wel eens opnieuw onder druk zouden kunnen komen te staan

door de grote hervormingen rond basisbereikbaarheid die er staan aan te komen. Nu reeds houden reizigers en reizigersorganisaties het hart vast bij het vraag-gestuurde vervoerslandschap en alles wat daarmee gepaard gaat: aanpassing van busroutes, het verdwijnen van haltes, het uitbouwen van de mobipunten of hoppinpunten. Het is een enorme uitdaging om 40 procent van de routes en 25.000 bus- en tramhaltes aan te passen. Dat alles moet dan nog eens budgetneutraal gebeuren, wat geen sinecure is.

Bovendien is er de achterstand in digitalisering die moet worden weggewerkt en is er de vergroening van de vloot. Dat zijn dus uitdagingen genoeg. De minister maakt zich ondertussen wel sterk dat De Lijn los van de hervorming dit jaar 195 miljoen euro extra krijgt.

Minister, ik heb de volgende vragen voor u. Wat is uw reactie op de cijfers rond de passagiersaantallen die recent in de pers verschenen? Wat zijn de speerpunten waarop u wilt inzetten om op korte termijn een eerste kentering in de cijfers te bewerkstelligen? En hoe wilt u de 195 miljoen euro extra die werd aangekondigd, inzetten? Waar zal men die middelen eerst investeren?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Collega's, vooreerst bedankt om deze vraag vorige week te willen uitstellen. Ik kon hier door een lomp ongeval jammer genoeg niet zijn, maar ondertussen ben ik voldoende hersteld om hier aanwezig te zijn.

Minister, zoals collega Verheyden al zei, waren we toch wat verbaasd toen de cijfers bekend raakten, en niet alleen omdat De Lijn in 2022 28 procent minder reizigers vervoerde dan in 2019, voor corona. Ik denk dat dat een vergelijkbare basis zou moeten zijn. Ik was niet zozeer verrast door die daling, maar vooral door de discrepantie tegenover de andere vervoersmaatschappijen, die toch andere cijfers neerzetten wat dat betreft. Bij de MIVB gaat het om 21 procent. Goed, dat ligt in die aard. Maar de NMBS vervoerde slechts 10 procent minder passagiers, terwijl je zou denken dat die cijfers toch in dezelfde lijn moeten liggen.

Maar toen werd duidelijk dat De Lijn toegaf dat ze vroeger eigenlijk een overschatting maakte van het aantal reizigers door een vast aantal ritten te tellen voor elk abonnement. Met de huidige digitale tickets en het verplicht scannen bij het opstappen, zou je in principe een correcter beeld moeten krijgen, al mogen we natuurlijk niet uitsluiten dat daar ook fouten in sluipen: mensen die niet scannen of het gewoon vergeten omdat het te druk is, mensen die geen zwartrijder zijn, maar wel een abonnement hebben, maar die dat vergeten enzovoort. Daar zullen dus ook fouten in schuilen.

Los daarvan, als we kijken naar het beleid en naar het effect van corona en wat daar is gebeurd op de mensen zelf, moeten we eigenlijk ook de invloed van telewerken gaan bekijken, en ook de overstap van de bus naar de fiets, de elektrische fiets en de speedpedelec. Het is hier daarnet ook al aan bod gekomen.

We moeten ook wel durven te zeggen dat de dienstverlening van onze openbare vervoersmaatschappij steeds beter kan. Dat blijkt ook uit elk tevredenheids-onderzoek. We moeten daar echt wel nog stappen vooruit zetten. Maar tegelijk moeten we ook zeggen dat De Lijn zich echt wel inspant om niet alleen een aantrekkelijke werkgever te zijn voor chauffeurs, maar zeker ook om een betrouwbaardere vervoersmaatschappij te worden. Ook wat dat betreft zijn er nog heel wat stappen te zetten, maar ik merk daar wel de goede wil en intenties en initiatieven bij De Lijn.

Minister, wat is uw reactie op de cijfers? Hoe analyseert u die cijfers? Welke extra maatregelen kunnen we nog nemen om de reizigersaantallen weer te doen stijgen?

En hoe kunnen we er in godsnaam voor zorgen dat we eindelijk eens een accuraat beeld hebben van de reizigersaantallen?

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): De collega's hebben het reeds correct weergegeven. De cijfers die De Standaard onlangs publiceerde zijn opzienbarend. Ik sluit mij aan bij de vragen van de collega's. Ik wil enkel nog van u weten, minister: de cijfers komen niet zomaar uit de lucht vallen, kunt u die cijfers onderschrijven of niet?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik ga ook niet herhalen wat de collega's gezegd hebben. We hebben het sinds corona al meermaals gehad over hoe we de reiziger opnieuw naar het openbaar vervoer kunnen en moeten krijgen, en hoe we het openbaar vervoer opnieuw aantrekkelijk kunnen maken. We moeten daar vanuit het beleid op anticiperen. De cijfers zijn aangehaald, ook de reactie van TreinTramBus is aangehaald.

Ik heb begrepen dat er sinds 2016 geen passagiersaantallen meer bekend worden gemaakt door De Lijn. Hoe komt dat?

Er worden ook vraagtekens geplaatst bij de manier waarop De Lijn systematisch de passagiersaantallen verhoogt, zoals collega Maertens al heeft aangehaald, door ervan uit te gaan dat niet iedereen zijn kaart scant. De Lijn hanteert daarbij een methode op basis van regelmatig herhaald onderzoek naar het effectieve scangedrag. Kunt u meer duidelijkheid geven over de telmethode van De Lijn? Met welke factoren worden de passagierscijfers desgevallend aangedikt? Hoe kunt u garanderen dat De Lijn in de toekomst meer realistische cijfers zal kunnen voorleggen? Zult u hierover met De Lijn rond de tafel zitten?

Volgens TreinTramBus is er ook een link met het plan van basisbereikbaarheid: het afschaffen van haltes en het aanpassen van lijnen gebeurt op basis van het aantal passagiers dat opstapt aan een halte. Als die cijfers niet de realistische cijfers zijn, hoe kunnen we dan garanderen dat de cijfers waarop dit gebeurt, correct zijn?

Wat is uw reactie tegenover de bedenkingen van TreinTramBus? Welke concrete maatregelen zult u nemen om de dienstverlening te verbeteren en het aantal geschrapte ritten terug te dringen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, bedankt voor de vele vragen, ik ga ze gebundeld beantwoorden, maar het zijn natuurlijk heel wat vragen.

Ten eerste, de cijfers zijn wat ze zijn. Het zijn cijfers over het jaar 2022, en we weten allemaal dat we ook in 2022 nog lange tijd met de covidpandemie-maatregelen te kampen hadden, zoals de mondkemperplicht, die sowieso een grote impact had. Die mondkemperplicht is pas in mei 2022 weggefallen. We zagen dan ook dat vanaf mei het aantal reizigers begon toe te nemen.

De cijfers zijn wat ze zijn, maar wat wel degelijk opvalt, een aantal collega's hebben dat ook gemeld, is dat de daling van het aantal reizigers, als we kijken naar het vervoerregioniveau, groter is in een grootstedelijke context. Daar heb je, meer dan in landelijke of perifere gebieden waar alle diensten verder van elkaar liggen, de concurrentie van de fiets, van steps, van deelmobiliteit, en ook het zwartrijden is daar hoger. Dat zijn zaken die meespelen en verklaren waarom er een grotere

daling is in een grootstedelijke context of regio's gesitueerd in de Vlaamse Ruit, versus het landelijk gebied.

Ik zeg het opnieuw, als het ten nadele is van de fiets kunnen we dat alleen maar toejuichen. Ook het telewerk, dat na covid volledig is ingeburgerd, is een aspect dat heeft meegespeeld. Tegelijkertijd wil ik ook een positieve noot meegeven richting De Lijn. Als we kijken naar het eerste kwartaal van 2023 en we vergelijken dat kwartaal met het eerste kwartaal van 2022, dan zien we al een stijging van het aantal reizigers met 43 procent. Kortom, het aantal reizigers zit weer in de lift.

Dan is er een vraag naar de bijkomende middelen van De Lijn. Dat kwam al aan bod bij de bespreking van ons investeringsplan en van het openbaredienstencontract dat we met De Lijn sloten.

De vorige jaren waren de jaarlijkse investeringsbedragen voor De Lijn om en bij het bedrag van 140 miljoen euro met desgevallend eventueel enkele eenmalige uitgaven. In 2022 hebben we dat budget verhoogd met 55 miljoen euro en vanaf het begrotingsjaar 2023 is er de vaste belofte dat er, naast die 140 miljoen euro, gedurende de duur van het openbaredienstencontract 120 miljoen euro extra komt. Dat betekent dat, in plaats van de 140 miljoen euro die in het verleden ter beschikking werd gesteld, er een bedrag is van minstens 260 miljoen euro voor De Lijn.

Wat de bijkomende maatregelen om reizigers aan te trekken betreft, kan ik vooral naar het openbaredienstencontract verwijzen dat vorig jaar in de zomer werd afgesloten met De Lijn. Woorden als klantvriendelijkheid, aantrekkelijkheid, betrouwbaarheid, comfort, toegankelijkheid, laagdrempeligheid vormen de kern waar het openbaredienstencontract aan ophangt en waarbij vooral wordt gefocust op het terughalen van de reiziger.

Ik weet dat sommige reizigersorganisaties, ondanks het feit dat het decreet al dateert uit 2019 en er een hele lange periode voorafging aan de goedkeuring van het decreet, nog altijd zeer kritisch zijn over het verhaal van basisbereikbaarheid, maar het is de nieuwe mobiliteitsvisie waar deze Vlaamse overheid mee aan de slag is gegaan en die op 1 juli zal starten.

Ik geloof echt, collega's, dat de transitie waar De Lijn op dit ogenblik in zit, alleen maar tot efficiëntieverhoging kan leiden. Ik blijf herhalen dat het laten rondrijden van lege bussen, waar uiteindelijk ook een chauffeur in moet zitten, waar uiteindelijk ook materiaal moet voor worden ingezet en waar heel wat dienstverlening achter schuilt, weinig meerwaarde heeft als daar geen reizigers op zitten. Het is sowieso inboeten aan efficiëntie.

Kortom, wat doet De Lijn allemaal om nog meer reizigers te kunnen aantrekken? Als het gaat over de niet gereden ritten omdat er te weinig personeel is, wordt er volop ingezet op een rekruteringscampagne en worden er een aantal jobdagen georganiseerd. Op de laatste raad van bestuur werd meegegeven dat de target om nieuwe chauffeurs aan te werven voor het eerste kwartaal, met een vooropgestelde doelstelling van 260, de facto tot 236 aanwervingen heeft geleid. Dat is toch een mooi cijfer, zeker als we de krapte op de arbeidsmarkt kennen en we weten dat de vraag naar mensen met rijbewijzen en dergelijke rond het Leuvense en de site van Antwerpen sowieso zeer hoog is.

Wat doen ze nog? Sowieso is er de druktebarometer voor veilig en comfortabel reizen. Het e-bussenprogramma focust volop op duurzaamheid en er is aandacht voor laagdrempeligheid en betaalbaarheid. Het contactloos betalen werd ingevoerd. Er zijn ook interessante abonnementen, zoals de 50-rittenkaarten. Men biedt reizigersinformatie op maat met realtime-informatie, wat in het verleden vaak een pijnpunt was. Wel, dat pijnpunt is weggewerkt. Er is ook een verbetering

van de haltepagina's en De Lijnpagina's. Er zijn ook gepersonaliseerde berichten ten behoeve van reizigers. Kortom, qua reizigersinformatie heeft men heel wat digitale verbeteringselementen doorgevoerd. Verder zijn er ook nog heel wat campagnes om ervoor te zorgen dat meer reizigers geneigd zijn om het openbaar vervoer te gebruiken in plaats van zich individueel met de wagen te verplaatsen.

Ik denk dat de heer Maertens het al heel mooi heeft geduid: het opvolgen van het aantal reizigers kan anno 2023 een pak beter. We moeten de telmethodes van het verleden die niet al te nauwkeurig waren, achterwege laten en kiezen voor nieuwe. Correcte data zijn absoluut noodzakelijk als men een performante organisatie wil zijn en men moet dus een accuraat beeld krijgen van de reizigersaantallen. Daarom gaat De Lijn werken met telcamera's op de bussen, en heeft men daarrond ineens ook een proefproject uitgerold. Die camera's zorgen alleszins voor een hoge accuraatheid en De Lijn heeft bijgevolg beslist om gedurende de periode van 2024 tot en met 2027 alle bussen daarvan te voorzien. Er worden nu al camera's ingezet en tegen de zomer zullen de eerste bussen die data met een veel hogere accuraatheid kunnen capteren.

Dan zijn er nog de bedenkingen van TreinTramBus. De Lijn heeft een aanwervingsplan om negenhonderd chauffeurs te gaan aanwerven voor de periode van 2023. Door het personeelstekort in 2022, heeft men ingezien dat er vanuit hr te weinig op de bal werd gespeeld. Hierdoor zal men in 2023 veel korter op de bal spelen en zet men nu al dat aanwervingsplan online, om zo te voorkomen dat men dezelfde problemen heeft als vorig jaar. Wat heeft men daaromtrent gedaan? Men heeft het contingent van de rijinstructeurs uitgebreid en organiseert nationale en lokale campagnes om meer mensen aan te trekken. De beschikbaarheid van de bestaande chauffeurs blijft men continu controleren, omdat er toch wel enkelen zijn die een hoog ziekteverzuim hebben. Verder blijft men inzetten op een betere doorstroming voor trams en bussen, en dat door een samenwerking met de wegbeheerders, wat ook verzuring en negativiteit kan wegnemen.

Kortom, De Lijn blijft heel wat aspecten uithollen om het reizigerspotentieel op te krikken. We zitten natuurlijk nog altijd volop in die transitie, maar ik denk dat we bij elke toelichting die we hier met De Lijn hebben, iedereen het erover eens is dat er een gunstige wind bij De Lijn waait. De transitie van basisbereikbaarheid gaat volop van start vanaf 1 juli. De tweede en grondigere fase begint op 1 januari 2024, maar ik hoop alleszins dat als we straks naar de cijfers van 2023 en 2024 kijken, we daar alleen maar verbetering zien. Dat is alleszins de opdracht die De Lijn heeft gekregen in het kader van het openbaredienstencontract, een contract van rechten en plichten, en zeker ook van de plicht om ervoor te zorgen dat de reizigerstevredenheid alleen maar omhoog gaat.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw antwoord. U zegt in uw inleiding dat 2022 nog gedeeltelijk werd gekenmerkt door corona. Dat klopt, maar naar mijn mening mag men zich daar toch niet alleen op vastpinnen, want de problemen die ik in mijn vraagstelling heb aangehaald, zijn toch wel omvangrijk. Ik denk dat alle collega's dat wel kunnen onderschrijven. Ik denk dat we in de eerste plaats die problemen moeten aanpakken. U hebt een aantal maatregelen opgenoemd. We zullen zien of die in de toekomst, veeleer naar volgend jaar toe, zullen leiden tot een al dan niet omvangrijke toename van het aantal reizigers. Ik hoop het, ik hoop het met u, en ik hoop voor het financieringsmodel van De Lijn dat dat inderdaad een succes is.

Het is goed dat er ook wordt ingezet op extra chauffeurs, maar u zult er dan natuurlijk wel voor moeten zorgen dat men die ook kan behouden. We weten immers aan de hand van eerdere vragen enkele maanden terug dat er een heel groot

verloop is bij De Lijn qua chauffeurs. U zegt neen, maar dat is hier toch wel aan bod gekomen en we hebben dat toch allemaal kunnen lezen in de pers. Dat is dan misschien een welles-nietesspel.

Ik stel ook vast dat de fiets voor een stuk in de stedelijke context een concurrent is geworden voor De Lijn. Dat is misschien een goede zaak. De vraag is alleen hoe De Lijn daarmee zal omgaan. Ik denk dat het nuttig kan zijn om naar de combinatie van fietsen en het openbaar vervoer gebruiken te gaan. Ook daar kan misschien op worden ingezet, zodat de bussen worden aangepast om eventueel ook fietsers mee te nemen.

Ten slotte is er de basisbereikbaarheid. U zegt dat u daar volop op inzet. Oké, dat start binnenkort. Heel veel reizigersorganisaties hebben daar nog vragen bij. Heel veel vervoersspecialisten hebben daar nog vragen bij. Ik denk dat die mensen wel spreken uit ervaring, dat ze dat niet zomaar zeggen. Mijn boodschap aan u is: wanneer dat wordt uitgerold en er blijkt dat dit een invloed in negatieve zin heeft op de reizigersaantallen van De Lijn, dan hoop ik dat u snel zult schakelen en snel maatregelen zult nemen om het afbrokkelen van het reizigersaantal, als uw basisbereikbaarheid niet zou aanslaan, toch recht te trekken. Ik hoop toch dat u dat plan hebt.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik heb nog een aantal puntjes daarover. Als het gaat over de randvoorwaarden als gevolg van de coronacrisis die nog hun nasleep hebben gekend, ook in 2022, dan geldt dat natuurlijk ook voor de andere vervoersmaatschappijen. Dat geldt natuurlijk ook voor de MIVB en de NMBS. Bij mij blijft dat dus toch wat hangen. Hoe komt het dan dat die cijfers dermate verschillen? Misschien zijn er in Vlaanderen meer telewerkers dan elders wat de busgebruikers betreft. Ik weet het allemaal niet, maar ik vroeg mij af of daarover overleg is en of we ter zake kunnen leren van de andere vervoersmaatschappijen. Hebben zij daar een duidelijker beeld van of niet? Wat zijn de resultaten daar? Dat is mijn eerste bijkomende vraag.

De tweede gaat over de camera's die opstappers kunnen tellen. Ik had hier al opgeschreven om daar nog eens voor te pleiten, maar ik ben heel blij met het antwoord dat De Lijn daar nu echt in investeert. U zei dat alle bussen tussen 2024 en 2027 daarmee zullen worden uitgerust. Ik denk dat dat een goede zaak is. Om door te gaan op het leren uit het buitenland, we hebben dat ook gezien in Oslo, waar er heel performante telsystemen zijn via die camera's. Ik ben daar dus heel tevreden mee. Ik vroeg mij gewoon af of die camera's dan ook voor andere zaken nuttig zijn. Als we het hebben over de veiligheid op de bussen enzovoort, komt dat dan ook in beeld, of kan dat in beeld komen? Kunnen die daarvoor worden ingezet of niet?

Dan heb ik een derde vraag. Ik zei het zelf al: we kunnen De Lijn niet verwijten dat meer mensen gaan telewerken en dat meer mensen gaan fietsen en dat de reizigersaantallen daardoor zakken. Integendeel, we zouden daar eigenlijk allemaal blij mee moeten zijn. Dat is dus helemaal niet erg, integendeel, maar het zou goed zijn om toch een indicatie te hebben van hoeveel mensen die anders de bus of de tram van De Lijn nemen, zijn gaan fietsen, hoeveel van hen zijn gaan telewerken en geen of een ander abonnement hebben. Ik denk dat ik het hier ooit wel al eens heb bepleit: ik wil er echt voor pleiten dat De Lijn eens een bevraging organiseert, een soort exitinterview van de mensen die voor 2020, dus voor het losbarsten van corona, abonnee waren, misschien een aantal jaren aan een stuk, en dat nu niet meer zijn. Hoe komt dat? Ik denk dat we daar heel veel uit kunnen leren. Dan zou u misschien in het beste geval vaststellen dat 70 of 80 procent van die mensen is gaan fietsen of telewerken, waardoor er geen langdurig abonnement meer is. Ik wil er dus toch voor pleiten om ter zake te objectiveren en daarover cijfergegevens te verzamelen.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw antwoord. We kunnen ons inderdaad vragen stellen bij de manier waarop er bij De Lijn reizigers worden geteld. Het scannen van de MoBIB-kaart bij het opstappen is één ding, maar we weten natuurlijk niet wanneer ze afstappen, want er wordt – gelukkig – niet verwacht dat ze scannen wanneer ze afstappen. Daarover heeft men dus geen gegevens.

Collega Maertens verwees al heel terecht naar het voorbeeld uit Oslo. We hebben het er vorige week in de commissie al kort over gehad. Daar liggen nog kansen voor De Lijn om meer en duidelijkere cijfers te hebben.

Verder heb ik geen bijkomende vragen, maar ik kijk wel uit naar de tussenkomst van collega Keulen over zijn liefdeskindje Registratie, Ticketing en Boordcomputer (ReTiBo).

De voorzitter: Dat horen we dan wel straks.

Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik vind dat u redelijk licht over de daling van het aantal reizigers gaat. We kunnen ons niet tot in den treure blijven verstoppen achter corona. Uiteraard was er in 2022 nog wat effect van corona. We zullen de cijfers van 2023 afwachten, maar voor mij zou het eerder een wake-upcall zijn.

De collega's zijn wel heel optimistisch om te denken dat alle reizigers die vandaag niet meer, maar vóór corona wel op de bus zaten, ondertussen op de fiets zitten. Ik wou natuurlijk dat het zo was, niemand zou daar iets op tegen hebben. Maar ik denk dat het een beetje eufemistisch uitgedrukt is.

Het is inderdaad opvallend dat er bij De Lijn een sterkere daling is dan bij de andere openbaarvervoersmaatschappijen. We kunnen dat niet zomaar toeschrijven aan corona en ook niet aan de fiets. Die combimobiliteit is wel belangrijk.

Minister, als we dan ook nog zwartrijden als argument invoeren... Ook al is dat de realiteit, dat is toch niet de uitleg die we mogen verwachten.

De telmethode blijft toch wel zeer problematisch. In 2024 beginnen we met het installeren van camera's die reizigers kunnen tellen. Over het scannen hebben we het vorige week al gehad.

De hele basisbereikbaarheid is gebaseerd op telmethodes: het schrappen van haltes, het bijsturen is gebaseerd op cijfers die helemaal niet correct of realistisch zijn. Je kunt je daar vragen bij stellen.

Voorzitter, ik rond af. Ik geloof helaas niet dat de reizigers die ondertussen zijn afgehaakt van ons openbaar vervoer, en dat zijn er toch heel wat, zomaar vanzelf of op basis van marketingcampagnes zullen terugkomen. Vanuit het beleid moeten we daarop inzetten. Aan het toenemende aantal files zien we trouwens dat niet iedereen op duurzame vervoersmodi is overgestapt. We moeten daar echt op inzetten en de cijfers goed in de gaten houden.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): We hebben zonet het rapport van de Vlaamse Ombudsdienst besproken. In het Vlaams Bemiddelingsboek vind je heel wat cijfers. Ik weet het niet exact uit het hoofd, maar in maart vorig jaar werden er zo'n zevenhonderd boetes uitgeschreven wegens het niet dragen van een mondk masker. Er waren toen echt nog heel wat coronagevallen en dat heeft volgens mij nog heel veel invloed gehad op die cijfers. Bovendien is ook het telewerk nog toegenomen, zoals hier al

werd gezegd. Het is dus moeilijk om te zeggen dat de trend van 28 procent minder reizigers zich zo drastisch zal doorzetten. Laten we hopen dat er weer wat wordt gewonnen. De Lijn zet daar inderdaad op in.

Ik had een schriftelijke vraag opgesteld die ik uiteindelijk niet heb ingediend omdat het thema hier aan bod zou komen. In De Standaard heeft men namelijk de vergelijking gemaakt met de NMBS en de MIVB. Je kunt De Lijn moeilijk vergelijken met een spoorwegmaatschappij. De MIVB is een grootstedelijke openbaarvervoersdienst met een metronetwerk enzovoort. Dat is totaal iets anders.

Minister, hebt u reizigerscijfers van Transport en Commun (TEC) van de afgelopen jaren? Hoe zijn die geëvolueerd in vergelijking met De Lijn? Het lijkt mij interessant om dat na te gaan.

Ten slotte heb ik een vraag over de extra 3D-telcamera's waarover u sprak in uw antwoord. Dat zijn camera's die meten hoeveel mensen er ongeveer opstappen. Kunnen zij ook de mensen herkennen? Kunnen zij dan ook worden ingezet voor de veiligheid op de bussen, die hier al regelmatig aan bod is gekomen? Of is dat een ander soort van camera's? Ik stel mij openlijk de vraag. Ik weet het niet, maar ik ben er zeker voor te vinden om die methode verder te exploreren en zo een veel beter zicht te krijgen op het werkelijke reizigersaantal.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Wat betreft de cijfers en hoe betrouwbaar die zijn: we hebben de epo-periode gehad. We hebben zo ook epo-Tours gehad. Ik denk dat die reizigersaantallen tot 2015-2016 zwaar gepimpt waren. Niemand durft die ook nog te gebruiken. Niemand durft die als referentie te hanteren. Ik denk dus dat we dat ook maar beter niet doen.

Ten tweede blijf ik mij ook vragen stellen bij de huidige cijfers, want dat blijven ook altijd voor een stuk assumpties. We zijn nog altijd, anno de 21e eeuw, niet in staat om daar met precieze cijfers te komen. My guess is as good as yours. Als ik positief ben, maak ik daar een succesverhaal van. En anders breek ik dat af.

Er is zeker en vast concurrentie, zeker met de speedpedelecs. Dat mag je absoluut niet onderschatten. Er is het verhaal van het telewerken. Mensen proberen vooral de ochtendspits en de avondspits te vermijden, mede dankzij telewerken en digitaal vergaderen. En dan is het natuurlijk maar zeer de vraag of de mensen in die dalmomenten nog het openbaar vervoer gebruiken, dan wel kiezen voor de auto, omdat de filedruk dan natuurlijk het geringst is. Dat blijft een open vraag. En in de grootstedelijke context is er ook het verhaal van de steps.

Vergelijkingen maken met de NMBS en de MIVB, dat is inderdaad gewoon niet serieus. De NMBS is voor langere verplaatsingen. De MIVB heeft, ook met de metro, een grootstedelijk aanbod. Als je al kunt vergelijken, denk ik dat je De Lijn moet vergelijken met de TEC. Andere vergelijkingen lopen inderdaad mank.

Ik denk dat de concurrentie altijd gevoerd moet worden met de auto. Op het ogenblik dat je daar het verschil kunt maken, ben je aan het winnen. U bent vooral bezig met maatschappelijke dienstverlening, minister. Alles wat je verliest ten opzichte van de fiets en de speedpedelec en eventueel andere vormen van collectief vervoer, laat dat absoluut geen concurrentie zijn.

Maar boven alles moet men inderdaad met accurate cijfers komen. Dit is goed als bladvuksel in een krant, maar voor de rest denk ik eerlijk gezegd dat je daarmee het beleid niet echt vooruit helpt. Op de korte termijn moeten gesprekken gevoerd worden met de mensen die de abonnementen niet verlengen. Dat lijkt me eerlijk gezegd al een eerste belangrijke graadmeter.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil nog een elementje toevoegen aan de analyse van waarom de cijfers voor De Lijn meer achteruitgaan dan voor bijvoorbeeld de MIVB en de NMBS. Als je naar het publiek van De Lijn kijkt, zie je dat dat in de loop der jaren meer en meer een publiek is geworden dat met de bus of met de tram gaat omdat men zich ofwel geen auto kan permitteren ofwel nog niet met de auto kan rijden, vooral oudere mensen en studenten. Zeker in coronatijden of uitlopers van coronatijden zijn die oudere mensen misschien wel degenen die wat minder snel weer in hun oude patronen vervallen of ernaar teruggekeerd zijn. En jongere mensen hebben inderdaad misschien iets meer de fiets genomen. Maar stellen dat de mensen die vroeger met De Lijn naar het werk gingen, zo'n enorm grote groep vormden en dat die nu massaal zijn gaan telewerken of met de speedpedelec zijn gaan rijden, dat kan volgens mij maar een klein deel van de verklaring zijn.

Er is ook het debacle met basisbereikbaarheid geweest en de jarenlange besparingen waarvan De Lijn het slachtoffer is geweest, voordat de minister bevoegd werd voor deze materie. We zien nu dat de minister weer kan zeggen dat de cijfers voor het eerste kwartaal van 2023 duidelijk weer in de lift zitten. Er is een stijging van meer dan 40 procent ten opzichte van vorig jaar. Dan denk ik dat dat toch een aanmoediging moet zijn om te blijven investeren in een sterk openbaar vervoer.

In Oslo hebben we bij Ruter, de lokale openbaarvervoersmaatschappij, de CEO horen spreken. Bernt Reitan Jenssen heet die man. Hij heeft ons heel begeistert toegesproken. Ik wil u echt de concrete vraag stellen om aan De Lijn te suggereren om daar ook eens te gaan kijken en daar ook van te leren. Dat was echt heel begeisterend. Die man wist duidelijk waar hij mee bezig was. En ik denk dat we ons anno 2023 niet meer kunnen permitteren om qua data niet aan de top te staan van wat mogelijk is.

Collega Keulen heeft heel terecht gezegd dat we mensen uit de auto en op het openbaar vervoer moeten krijgen. Een heel belangrijk element daarvoor is de slimme kilometerheffing, die u gisteren nog verdedigd hebt in de plenaire vergadering en waarover u morgen, als ik goed ben geïnformeerd, opnieuw de discussie zult voeren op de ministerraad. Ik wens u daar alle succes bij. Ik hoop dat we u namens deze commissie alleszins kunnen ondersteunen om dat debat morgen in de ministerraad te gaan voeren. Want het zal ook met zulke maatregelen zijn dat we meer mensen op het openbaar vervoer kunnen krijgen, dat dan uiteraard wel bijzonder kwaliteitsvol moet zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vele tussenkomsten en vragen. Ik moet zeker mevrouw Brouwers en de heer Keulen al danken omdat zij me al een aantal woorden uit de mond nemen, zeker als ik kijk naar de bijkomende vragen van mevrouw Robeyns. Mevrouw Robeyns, u zegt dat ik er gemakkelijk overheen ga door covid aan te halen. Covid was tot eind mei 2022 een belangrijk aspect voor De Lijn, de mondkemperplicht gold toen nog. Tot eind mei betekent vijf van de twaalf maanden. Dat heeft uiteraard een belangrijke impact.

Maar het is niet alleen covid. Dat heb ik er ook heel duidelijk bij gezegd. Het is en-en-en. Het is het verhaal van covid, de mondkemperplicht die niet iedereen leuk vond. Daar is hier heel veel over gedebatteerd. We weten ook dat de MIVB sneller komaf gemaakt heeft van de mondkemperplicht omdat hun stuurhut sowieso al afgesloten was, wat bij onze voertuigen niet het geval is. Opnieuw: het is niet alleen covid, er zijn ook andere elementen. Dat heb ik ook al duidelijk meegegeven.

Een van die elementen is – en men kan dat hier een beetje als ondergeschikt beschouwen – dat het aandeel van de fiets in de functionele verplaatsingen in

Vlaanderen enorm geboost heeft. Als ik met mijn collega's in de interministeriële conferentie (IMC) praat over de speedpedelec, dan zie ik dat er weinig animo is rond onze bekommernissen of onze verzuchtingen. Nu, wij tellen in Vlaanderen zeventigduizend 'speedpedelecers'. Dat zie je niet in Brussel en ook niet in Wallonië. Bij ons speelt dat wel en weet ook allemaal dat de speedpedelec vooral gebruikt wordt voor het woon-werkverkeer. Dat is dus wel degelijk een concurrent voor het openbaar vervoer, maar ik denk wel een positieve concurrent want ook dat is een duurzame verplaatsing.

Wat betreft mensen uit de auto halen: ik wil mensen niet uit de auto halen om die alleen maar op het openbaar vervoer te zetten. Ik kies voor alle duurzame vervoersaspecten. Daar zit ook deelmobiliteit in waar we volop in investeren, ook andere collectieve vervoerselementen, maar zeker ook alles wat met de fiets te maken heeft. Ik wil dat toch ook even opnieuw benadrukken. Kijk naar de cijfers voor het eerste kwartaal van 2023: in het eerste kwartaal van 2023 is er ten opzichte van het eerste kwartaal van 2022 een stijging van het aantal reizigers met 43 procent. Als ik het eerste kwartaal van 2023 vergelijk met het eerste kwartaal van 2019, een referentiejaar precorona, dan zit ik daar met 17 procent minder reizigers. De Lijn heeft uiteraard contact met de andere openbaarvervoermaatschappijen, met de TEC en de MIVB. Daar heeft men een soortgelijke daling van om en bij de 17 procent als men het vergelijkt met een precoronajaar als 2019.

Waar ligt dat aan? Ik denk opnieuw dat de fiets en ook andere alternatieven, de steps enzovoort, daar toch een heel belangrijk aspect zijn. Dat neemt niet weg dat De Lijn tal van maatregelen neemt om reizigers toch te winnen richting dat openbaar vervoer. We blijven ook investeren. De ongeziene investeringen in het Antwerpse, maar ook in Gent – misschien zijn ze er vandaag nog niet allemaal –, ik denk aan alle tramtoestellen zowel in Antwerpen, aan de kust en ook voor het Gentse op een ietwat langere termijn. We blijven dus investeren in De Lijn. En als je meer en beter materiaal hebt waarmee je kunt rondrijden, dan verhoogt dat alleen maar de attractiviteit van De Lijn.

Wat betreft de cijfers ben ik het volledig met jullie eens. Dat moet anno 2023 op een veel betere manier. Ik ben dan ook blij dat de raad van bestuur beslist heeft om 10 miljoen euro uit te trekken om die camera's te plaatsen. Wat betreft de bijkomende vragen rond die camera's: dat zijn alleen camera's die een telfunctie hebben voor de opstappers en de afstappers. Men kan daar geen personen mee herkennen. En men kan er al zeker niet de daden van die personen mee in beeld brengen. Dat is er dus louter om een accurater beeld te hebben van de data van de gebruikers van De Lijn. Dat is op zich ook heel belangrijk.

Je moet De Lijn of een openbaarvervoermaatschappij niet vergelijken met een treinmaatschappij. Een trein – dat hebben mevrouw Brouwers en de heer Keulen ook al gezegd – dient veel meer voor langere verplaatsingen. Die vergelijking gaat echt niet op.

Ten slotte, wat betreft de uitstroom van het personeel: in 2022 hebben we – en dat heb ik daarstraks ook al gezegd – problemen gehad met de rekrutering van nieuwe personeelsleden. Men was daar bij De Lijn te laat mee begonnen. Dat heeft men ook ingezien. Daarom belooft men voor 2023 alleszins beterschap inzake het personeelsbeleid. Maar mijnheer Verheyden, als u zegt dat er een hoge uitstroom bij De Lijn is, dan moet ik dat tegenspreken. Een uitstromingspercentage van 3 tot 4 procent is eigenlijk laag als je dat vergelijkt met veel andere entiteiten, ook met andere bedrijven.

De uitstroom die er is, gaat vooral over jonge mensen. Jonge mensen die pas beginnen bij De Lijn – we hebben dat hele debat hier gehad – en die na een korte periode tot de conclusie komen dat een 9-to-5-job ergens anders, in een logistiek

bedrijf of in een havenbedrijf, soms interessanter kan zijn dan met De Lijn moeten rijden van 's morgens in de vroege uren tot vaak 's avonds laat. Dat kan om een gezinssamenstelling zijn, dat kan om welke reden dan ook zijn, maar over het algemeen is de uitstroom bij De Lijn laag. Daarom zag u mij daarstraks neen schudden.

Kortom: De Lijn blijft alles doen om dat reizigersaantal weer omhoog te krikken. De aspecten van klantvriendelijkheid, een vlottere doorstroming en een accurater personeelsbeleid en dan volop inzetten op een veel performantere aanpak, veel meer efficiëntie en ook veel beter materiaal kan er allemaal alleen toe leiden dat De Lijn straks toch meer reizigers kan vervoeren.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, mijn conclusie na uw antwoord is dat u uw hoop vestigt op een aantal lopende projecten rond die klantvriendelijkheid, stiptheid, aanwerven van personeel, efficiëntie en dergelijke meer. Maar als men de duikvlucht van het aantal reizigers wil stoppen, dan denk ik dat er meer is dan enkel te focussen op die projecten. Het zijn projecten die toch wel al een tijdje lopen en waar we ook stilaan de resultaten van gaan zien. Die zijn er momenteel nog niet of toch nog niet genoeg. Ik mis ook een voldoende doortastend beleid, inzake bijvoorbeeld zwart rijden, inzake de aanpak van de onveiligheid, van het geweld, van overlast op het openbaar vervoer. Dat zijn factoren die niet te onderschatten zijn.

Tijdens corona ging men ervan uit dat men zowat 10 procent van de reizigers nooit meer zou terugzien. Ik had de zelfs de indruk dat men zich daar ergens in berustte. Maar als ik nu kijk, dan lijkt het mij dat dat aantal alleen maar lijkt toe te nemen. En als je die pendelaars zo graag terug wilt, zet dan in op veiligheid, zet in op stiptheid en comfort. Zet dan niet in op kilometerheffingen die mensen naar dat openbaar vervoer moeten dwingen, maar zet in op stiptheid, zet in op dat comfort, zet in op die veiligheid.

Ten slotte is er het punt dat men zei dat het een aflopend verhaal is, dat iedereen in de toekomst toch een eigen auto zal hebben. Wel, dat is niet ons verhaal, wij blijven opkomen voor het recht dat mensen hebben om zich te verplaatsen zoals ze dat willen, en zich niet onder dwang moeten verplaatsen zoals u dat wilt. We blijven opkomen voor het recht om zich zelfstandig te verplaatsen zonder dat men daar financieel voor wordt gestraft, zoals dat nu lijkt te zijn. Daar zullen we nooit mee akkoord gaan.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord. Ik wou tot slot nog eens hameren op twee zaken.

Als het gaat over het overleg met de andere vervoersmaatschappijen, denk ik dat het inderdaad correct is dat we niet mogen vergelijken met de grootstedelijke speler als de MIVB, ook niet met een langeafstandsvervoersmaatschappij zoals de NMBS, maar met de TEC des te meer. Bovendien denk ik dat De Lijn wel actief is, ook in het internationale netwerk, en dat we daar moeten kijken naar een vervoersmaatschappij met een beetje een soortgelijke afzetregio – ik zal het zo noemen – om te zien hoe we ons daar positioneren, welke vergelijkingen mogelijk zijn. Ik denk dat het altijd goed is om te leren van een ander, en we moeten nooit het warm water zelf uitvinden, of toch niet veel. Zoals collega Bex suggereerde, denk ik ook echt wel dat als er iets was tijdens het werkbezoek waar ik echt onder de indruk van was, dan waren dat die vervoersmaatschappijen in Oslo. Ik denk dat we daar als Vlaanderen zeker lessen kunnen leren.

Het tweede element waar ik toch nog eens op zou willen terugkeren is dat exitinterview, dat ik dan zo noem, echt een bevraging doen van die abonnees, mensen die abonnee waren bij De Lijn voor de coronacrisis uitbrak. Ik denk dat we daar heel veel uit zullen halen. Dan kan het misschien, als het bewezen is door die bevraging, een repliek zijn op de tussenkomst van collega Robeyns, als het blijkt dat er veel mensen de fiets kiezen, als blijkt dat veel mensen gaan telewerken en daardoor geen abonnement meer afsluiten. Dan denk ik dat we daar al een belangrijk element van het antwoord hebben. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik ga heel kort zijn. Ik ben blij dat de collega's heel optimistisch zijn. Ik hoop dat jullie allemaal gelijk hebben, want voor alle duidelijkheid zijn wij ook voor duurzame mobiliteit. Het is niet dat iedereen met het openbaar vervoer moet gaan, de fiets enzoverder zijn zeker ook goed.

Ik blijf erbij dat ik vind dat jullie redelijk eufemistisch zijn. De cijfers zijn niet rooskleurig. Uiteraard is er een kanttekening met corona, maar, minister, we kunnen ons daar niet achter blijven verstoppen. Dus we zullen de cijfers van het komende jaar afwachten. Het andere wat ik blijf zeggen is dat die reiziger die spijtig genoeg heeft afgehaakt, niet vanzelf zomaar gaat terugkomen en dat we daar blijvend aandacht voor moeten hebben. En wat betreft de exitinterviews – noem het zoals je wilt –, dat lijkt me daar zeker een goede stap toe die we zeker kunnen ondersteunen, maar ze gaan niet vanzelf terugkomen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over jaagpaden en fietsen – 2229 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Thijs Verbeurgt aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsongevallen op het jaagpad in Zemst – 2257 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid van fietspaden langs waterwegen – 2274 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Eind maart belandde een 40-jarige fietser in het water. Een paar dagen later kreeg een 14-jarig meisje naar eigen zeggen een vliegje in haar oog, waarna ze haar evenwicht verloor en naar beneden schoof, het kanaal in. Fietsen langs de jaagpaden kan dus een uitdaging zijn.

Volgens verkeersexpert Dirk Lauwers van de Universiteit Antwerpen gaat het niet over ongelukken, maar over een systeemfout. Fietswegen moeten voor hem net als autowegen vergevingsgezind worden ontworpen. Wie sturfouten maakt, krijgt dan bescherming. Hij doelt onder meer op een schrikstrook, die fietsers ruimte geeft als ze plots uitwijken. Dit zien we al langer in gebruik in onder andere Nederland.

Voor het reces vroeg ik u naar de nota over de jaagpaden van De Vlaamse Waterweg. Die zit ondertussen in onze mailbox, waarvoor dank. Ik heb nog geen tijd

gehad om het te lezen, maar dat staat zeker op mijn planning voor vanavond of morgen.

Ondertussen is wel duidelijk dat het gebruik van onze jaagpaden een van de grote uitdagingen van de toekomst wordt. De groei van het fietsen gaat snel en als we deze niet willen remmen, moeten we durven inzetten op meer onderzoek en innovatieve ontwikkeling. Ik denk daarbij niet alleen aan de kwaliteit van de infrastructuur, maar ook aan de verschillende soorten fietsen, reglementen en ga zo maar door.

Welke initiatieven hebt u lopen rond onderzoek en ontwikkeling van het fietsgebruik?

Welke projectoproepen of samenwerkingen plant u nog deze legislatuur op te zetten met onderzoeksinstellingen of universiteiten rond het gebruik van de jaagpaden?

De voorzitter: De heer Verbeurgt heeft het woord.

Thijs Verbeurgt (Vooruit): Ik wil mij in mijn vraag vooral focussen op de specifieke casus van de fietssnelweg in Zemst, enerzijds omdat die vraag bij mij is ingegeven omdat ik daar zelf als Mechelaar en verwoed fietser vaak passeer, ik de situatie ook ken en omdat de incidenten en de onveilige situatie bij ons in de regio leven, anderzijds omdat wij in onze fractie reeds iemand hebben die rond het fietsbeleid elke dag in de commissie op de barricade staat, namelijk collega Lambrecht. Dus ik focus heel specifiek op deze casus, die al is ingeleid door collega Fournier.

Eind maart gebeurden er twee ongerelateerde incidenten in Zemst langs het jaagpad, waar eerder helaas al een 25-jarige vrouw in de rivier terechtkwam en overleed. Het is een plaats waarover regelmatig klachten zijn in verband met onveiligheid. De gevaarlijke zone kwam bovendien al aan bod in het Vlaams Parlement. U beloofde toen de staat van de jaagpaden nog grondiger in kaart te brengen. Toen ik de vraag indiende, kondigde u bijkomende maatregelen aan. Eind april zouden de werken starten om een schrikzone aan te leggen, een strook begroeiing die de afstand van het jaagpad tot de oever moet vergroten. Daarnaast zou er ook een haag of wilgenschutting komen.

De maatregelen die u hebt aangekondigd, komen er in afwachting van meer structurele maatregelen. Zo zouden De Vlaamse Waterweg, de provincie Vlaams-Brabant en de gemeente Zemst bekijken of de bestaande leuningen kunnen worden doorgetrokken dan wel of de fietssnelweg breder zou kunnen worden gemaakt. Aan welke structurele maatregelen denkt u nog? Hoe verloopt het overleg hierover met de andere partners? Op welke termijn mogen we deze structurele maatregelen verwachten?

Zult u ook maatregelen nemen om het gebrek aan goeie verlichting langs het jaagpad aan te pakken om zo de veiligheid te verhogen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil u ook een vraag stellen over de veiligheid van fietspaden langs waterwegen, die in eerste instantie ingegeven is door de situatie langs de Zenne in Zemst. Maar ik wil ook graag in mijn vraagstelling een beetje uitzoomen naar die bredere visie op fietsen langs jaagpaden. U hebt aangekondigd dat het fietspad langs de Zenne in Zemst veiliger zal worden gemaakt. In januari kwam daar een jonge vrouw om het leven toen ze 's nachts in het water belandde. Recent kwamen, gelukkig zonder dramatische gevolgen, opnieuw twee fietsers in de Zenne terecht. Er komt nu een schrikzone en een groene scheiding tussen het

water en het jaagpad die ervoor moeten zorgen dat fietsers niet langer in de rivier terechtkomen.

Op 9 februari zei u in deze commissie nochtans nog: "In Zemst ging het om een fietssnelweg die recent is heraangelegd, die voldoende breed is met een voldoende brede schrikzone. Wat de finale omstandigheden van het ongeval waren, dat zullen we pas weten als het onderzoek grondig gevoerd is door de betrokken veiligheidsdiensten. Ik denk, eens te meer, dat we wakker moeten blijven voor voldoende verlichting. Dat moet een prioriteit krijgen boven tal van andere aspecten, willen we dat meer mensen zich met de fiets kunnen verplaatsen."

U hebt dus sindsdien het geweer – terecht – radicaal van schouder veranderd, maar ik vind het eerlijk gezegd verre van geruststellend dat u blijkbaar zelfs na dat dodelijk ongeval onvoldoende geïnformeerd was om op 9 februari in de commissie de juiste inschatting te kunnen maken. Ik denk dat iedereen ondertussen de foto's in de pers heeft gezien. Dat is daar een betonnen sleuf waarin men meters diep terecht kan komen. Als dat tot boven vol met water staat, dan moet dat daar met een enorme kracht doorstromen, en dat fietspad ligt daar inderdaad vlak naast. Het verbaast me eerlijk gezegd wel dat u toen in februari niet meteen die inschatting hebt kunnen maken, en ik hoop dat u daar vandaag wel verduidelijking over kunt geven.

Intussen wachten we op de inventaris van gevaarlijke punten langs waterwegen die u bij de Fietzersbond besteld hebt. Wij hebben intussen die beleidsvisie rond jaagpaden in onze mailbox gekregen. U hebt daarover ook het een en ander gezegd bij de bespreking van het jaarverslag van de ombudsman, maar het lijkt me toch nuttig om daarover hier duidelijkheid te vragen. Kunt u in uw antwoord bondig samenvatten wat de visie is over waar je langs die jaagpaden kunt fietsen, wanneer dat voor pedelecs kan en aan welke snelheid? En bij uitbreiding: u gaf ook aan dat het eigenlijk geregeld was, maar wat moet er dan nog gebeuren om die visie ook op het terrein in werking te laten treden en toe te laten dat mensen daar fietsen?

Daarnaast zijn er dus mijn vragen over de specifieke situatie in Zemst.

Welke maatregelen zullen er nu op korte termijn genomen worden om de veiligheid langs die fietssnelweg daar te garanderen?

Ten tweede, welke maatregel zult u nemen om het daar op lange termijn veilig te maken?

Maar tot slot, hoe gaat u structureel beleid voeren om de veiligheid op fietspaden langs al onze waterwegen te onderzoeken en te garanderen? U hebt hier in februari nog een inschatting gemaakt over de situatie in Zemst, en nu, waarbij u kort na de inschatting op uw stappen moest terugkomen. Ik denk dat dat toch aangeeft dat de knelpunten versneld in kaart gebracht moeten worden. Bent u het daarmee eens?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vragen rond de jaagpaden, en specifiek het voorval in Zemst.

Ik wil daar eerst even verder op ingaan. We kennen de ongevallen in januari, en nu opnieuw in maart. In januari was het een ongeval dat 's nachts gebeurd was, met een helaas dodelijke afloop. Een ongeval dat 's nachts gebeurt ... het issue was toen vooral verlichting. U weet dat wij meermaals, zeker als het gaat om bosrijke of natuurrijke gebieden, het debat hebben of een fietspad verlicht moet worden of niet: is het om ecologische redenen beter om het niet te verlichten? Het jaagpad langs de Zenne in Zemst is in 2019 aangelegd en omgevormd tot een

fietssnelweg. Dat heeft De Vlaamse Waterweg niet alleen gedaan, zij heeft dat in een begeleidingscommissie gedaan, samen met de provincie en de gemeente. En daar is een consensus ontstaan over hoe die fietssnelweg eruit moest zien. Die fietssnelweg, de F1, is daar aangelegd zoals ze lag. Maar nadat we zagen dat in januari, en in navolging daarvan in maart, drie keer mensen in het water belandden, heb ik ook duidelijk gevraagd of we daar niet snel maatregelen konden nemen. En dan kun je erover discussiëren of die schrikzone tussen het water en het fietspad breed genoeg is, ja of neen. Men heeft die schrikzone aangelegd in 2019, en toen vond men die breed genoeg. Voilà, nu, na een aantal ongevallen, zegt men dat men daar beter andere maatregelen kan nemen.

Je kunt dan verschillende maatregelen nemen. Ik heb er bij De Vlaamse Waterweg persoonlijk op aangedrongen om heel snel te schakelen, en om ervoor te zorgen dat er een soort groenstructuur komt. Men had initieel ook gedacht aan hekken, Herashekken en dergelijke. Maar ik denk dat een structuur, een haag of eventueel een afscheiding via wilgentakken zoals dat op veel plaatsen gebeurt, veel meer maatschappelijk aanvaardbaar is, en ook mooier in het natuurbeeld past dan harde elementen.

De Vlaamse Waterweg is daar nu mee bezig. We hebben daaromtrent ook overleg gehad met de burgemeester. Dat is een kortetermijnmaatregel, en die wordt nu uitgevoerd. Tegelijkertijd heeft men met de verschillende entiteiten ook al een verschillende overleggen gehad, men heeft een stuurgroepoverleg gehad, met de provincie, de gemeente, en mensen van De Vlaamse Waterweg. Men kijkt daar ook naar maatregelen op langere termijn. Wat zijn die maatregelen op langere termijn? Dat is onderzoeken of die fietssnelweg daar niet iets verder van het water, van de Zenne zelf, gelegd kan worden. Men gaat daar dus kijken of de fietssnelweg verbreed kan worden.

Daaromtrent wordt eerst een haalbaarheidsstudie gedaan. Je kunt dan wel zeggen dat je met die haalbaarheidsstudie beter wacht tot er een aantal andere dingen naar boven komen, maar daarom hebben we gezegd dat we op korte termijn nu al voor een afrastering zorgen, en op lange of middellange termijn kijken naar een haalbaarheidsstudie, die nu binnen de projectstuurgroep is beklonken en waarmee men dit jaar nog van start gaat.

Over de verlichting was men het ook eens. Er was verlichting, maar men had beslist om die verlichting, die in het beheer is van de gemeente, 's nachts om ecologische redenen te doven. Het is aan de entiteiten zelf om te beslissen of men het in donkere uren toch niet verlicht laat om de veiligheid te verhogen.

De beleidsvisie omtrent jaagpaden is, zoals ook gisteren en daarstraks al gezegd, finaal goedgekeurd op de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg. Hoe gaan zij om met het functioneel en recreatief medegebruik van de jaagpaden in Vlaanderen? Zoals ik al zei was de eerste versie voor ons niet voldoende. Dat was de reden waarom de finalisering van die jaagpadenvisie wat langer heeft geduurd. Wij hebben die visie voorgelegd aan de Taskforce Verkeersveiligheid. Die had heel wat bedenkingen en opmerkingen, die we hebben overgemaakt aan de leden van de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg. Die zijn mee opgenomen.

Ik heb niet zo goed begrepen of u dat intussen hebt ontvangen. Ja, het zit in de mailbox? Oké. Ik denk niet dat ik dat allemaal in detail moet gaan toelichten. Ik weet ook niet of daaromtrent nog specifiek een commissie moet worden georganiseerd. Dit is eigenlijk een soortgelijk verhaal als een afwegingskader of een vademecum. Als u daar De Vlaamse Waterweg en de Taskforce Verkeersveiligheid wilt over bevragen, kan dat uiteraard. In de visie zeggen we dat het jaagpad niet alleen een dienstweg is voor de bereikbaarheid van de waterwegen, maar dat we functioneel medegebruik volop toelaten. Dat betekent de facto dat je moet

focussen op veiligheid en toegankelijkheid en dat het pad ijs- en sneeuw-, maar ook bladvrij is. Daarvoor kunnen sneeuw- en ijsruimers worden ingezet. Maar we zullen nog een aantal bijkomende infrastructurele maatregelen moeten nemen. Dat zit allemaal in de verdere uitrol van deze visienota.

Tegelijkertijd willen we dat het veilig en comfortabel is voor de gebruikers. Het ene moment is het een fietspad, het andere moment zijn het ook fietssnelwegen. Er is nu alleszins duidelijkheid voor de speedpedelec. Die kon vroeger alleen op de fietssnelwegen maar niet op de andere fietspaden. Met deze visienota hebben we duidelijkheid gecreëerd. De speedpedelec kan altijd op een jaagpad fietsen, mits het als fietspad is ingericht. Er zijn ook nog altijd onverharde jaagpaden, dat weet u, maar als het jaagpad verhard is en toegankelijk voor fietsers, dan kan ook de speedpedelec daar fietsen. Wat dat betreft is alles nu veel duidelijker. Men moet zich uiteraard wel houden aan de snelheidslimieten die daar gelden. De borden daarvoor worden aangebracht, zodat het voor eenieder duidelijk is.

Er is ook nog de ontwikkeling van het onderzoek omtrent fietsgebruik, een bijkomende vraag van mevrouw Fournier. Wel, we hebben enerzijds ons onderzoek verplaatsingsgedrag dat er binnenkort aankomt. Maar dat is natuurlijk altijd een flashback op de voorgaande jaren. Dat zijn nog heel vaak covidjaren. Belangrijk zijn alleszins de fietstelpalen die we langs de drukke fietsassen hebben staan. Er zijn de fietstelpalen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) enerzijds, maar anderzijds ook die van de provincie op de fietssnelwegen. Daaruit kunnen we heel wat data distilleren. Verder hebben we heel wat gebruikerscijfers van de deel-fietsen, onder meer van Donkey Republic in Antwerpen, maar ook Blue Bike en andere. We kunnen heel wat data krijgen waarmee we het fietsgebruik in kaart kunnen brengen. En dan hebben we natuurlijk ook van Fietsberaad Vlaanderen de fietsDNA-enquête. Zij zorgen ook altijd nog voor bijkomende data. Dus, ik denk dat we wat dat betreft sowieso heel wat data hebben.

We zien alleszins het fietsaandeel, zoals ik daarstraks al zei, enorm de hoogte ingaan. Dat is op zich een positieve evolutie. We moeten ervoor zorgen dat onze jaagpaden attractief zijn om daarlangs te fietsen. Ik denk dat eenieder die regelmatig fietst, alleen maar kan beamen dat we die jaagpaden massaal mee moeten inschakelen voor de beleving langs onze waterwegen. We moeten onze fietsers goed kunnen onthalen.

Voorzitter, ik denk dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ik heb geen bijkomende vragen maar wel twee aandachtspunten. Iedere keer dat er een fietsongeval gebeurt, schreeuwen we hier moord en brand. Terecht, fietsveiligheid staat hoog op de agenda en ik weet dat u, minister, inspanningen doet. Dat ga ik niet ontkennen. Een van de voorstellen die telkens opnieuw aan bod komen, is de verlichting van fietspaden, wat een verhoging van de veiligheid kan zijn. Wat me stoort is het standpunt van de zogenaamde natuurvrienden – u hebt er al naar verwezen in uw antwoord. In de commissie van 9 februari zei u dat het altijd een afweging is tussen het ecologische en het verkeersveiligheidsaspect. Minister, ik kan er met mijn gezond verstand niet bij dat de veiligheid, en bij uitbreiding het leven van een fietser, minderwaardig is aan het ecologische aspect van de omgeving. Ik begrijp dit niet. Daarom het voorstel om daar bijkomend overleg over te hebben en daar duidelijke standpunten in te nemen.

Ten tweede denk ik dat we niet genoeg kunnen inzetten op het verzamelen van data. Ieder ongeval moet geanalyseerd worden, of het nu is met meerdere weggebruikers of een alleenstaand ongeval. Ligt het aan de infrastructuur, dan kunnen we heel snel ingrijpen door een budget uit te trekken. Ligt het aan het

gedrag van de bestuurder, dan moeten we meer inzetten op sensibilisering of handhaving.

De voorzitter: De heer Verbeurgt heeft het woord.

Thijs Verbeurgt (Vooruit): Dank u voor uw antwoord, minister. Ik wil eerst aansluiten bij de eerste tussenkomst van collega Bex, die terecht stelt dat het enige tijd geduurd heeft voordat er actie is genomen. We hebben geluk gehad dat er op twee incidenten na niet meer dodelijke slachtoffers zijn gevallen. We kenden de situatie ter plaatse. Iedereen die de plaats kent, weet dat het een onveilige plaats is. Je hoeft daarvoor geen veiligheidsexpert te zijn, je ziet dat gewoon. Dan vind ik dat snelheid van handelen primeert op alle andere overwegingen. U zegt bijvoorbeeld dat men kiest voor een haag in plaats van rasters of nadars, omdat dat esthetischer is. Dat er uiteindelijk een haag komt, is goed, maar het was misschien nog beter geweest om sneller te handelen en er meteen iets tijdelijks te plaatsen, want dat had heel wat zaken kunnen vermijden. Dus snelheid is in dezen primordiaal. Als we weten dat er een onveilige situatie is, kunnen we ons niet permitteren om te wachten, dan moeten alle diensten met één doel werken, en dat is de veiligheid van de fietser. Voor een deel sluit ik me aan bij collega Fournier als ze zegt dat het moet primeren in de afweging.

Mijn oproep is tweeledig. Maak vooreerst vaart, zodat dergelijke gevaarlijke situaties snel opgelost en vermeden kunnen worden. En ten tweede, rol een beleid uit binnen alle betrokken diensten, De Vlaamse Waterweg, waarbij de fietsveiligheid centraal staat. Het is te belangrijk om dit blauwblauw te laten en te wachten tot iedereen op één lijn zit. Er moet snel gewerkt worden om te vermijden dat dergelijke ongevallen gebeuren op plaatsen waarvan we weten dat er al iets gebeurd is. Stel je voor dat daar opnieuw een dodelijk ongeval was gebeurd, hoe vreselijk was dat niet geweest voor ouders, wetende dat het een onveilige situatie is en dat we de kans hebben gemist om snel in te grijpen. We moeten doorpakken in dergelijke situaties. Mijn oproep aan u, minister, is: maak spoed en zorg dat dergelijke situaties zo snel mogelijk vermeden worden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil graag van u weten, minister, wat vandaag de situatie ter plaatse is op die gevaarlijke plek langs de Zenne, en of daar vandaag veiligheidsmaatregelen genomen zijn, dan wel binnen hoeveel dagen of weken we daar effectief iets gaan veranderd zien worden. Laat u dat van dichtbij opvolgen?

Een punt waar ik geen antwoord op heb gekregen, minister, is of u andere knelpunten langs onze waterlopen in kaart laat brengen. Er was sprake van een onderzoek dat u bij de Fietzersbond had besteld. Hoe ver staat het daarmee? Ik neem aan dat u nu niet gewoon zult wachten tot de volgende calamiteit zich voordoet.

Tot slot, heb ik een vraag over die beleidsvisie rond jaagpaden. Ik begrijp dat speedpedelecs overal zullen kunnen fietsen waar gewone fietsen dat ook mogen. Zullen zij dat overal aan 30 kilometer per uur kunnen doen, behalve wanneer de snelheidslimiet 15 kilometer per uur is vanwege de specifieke gevaarlijke situatie? Ze kunnen dus nergens 45 kilometer per uur rijden langs de jaagpaden, als ik het zo goed begrijp?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mevrouw Fournier, ik denk dat wij volledig op dezelfde golflengte zitten inzake het verhaal van wat hier moet primeren, de verkeersveiligheid of de ecologische

aspecten. Helaas is het altijd een heel moeilijke bevalling om een nieuw aangelegd fietspad ook van verlichting te voorzien, terwijl er ook heel wat ecologisch vriendelijke verlichting bestaat. Alleszins hebt u wat dat betreft een bondgenoot in mij. We hebben heel die discussie gehad toen het ging over Natuurpunt, die bij twee fietsprojecten in het Gentse beroep aantekende. Kortom denk ik dat verkeersveiligheid en fietsveiligheid hier volop moeten primeren.

Mijnheer Verbeurgt, ik betreur uw tussenkomst een beetje en ik vind ze eigenlijk ook vreemd. Ik ga dat hier onmiddellijk verduidelijken. U zegt dat wij veel te lang wachten, maar dit gaat over een fietssnelweg die in 2019 is aangelegd. Daar is een hele hoop werk aan vooraf gegaan. Studiebureaus en experts hebben zich daarover gebogen, en finaal is in een stuurgroep – waar de provincie, de gemeente en De Vlaamse Waterweg naast andere experts in mee participeren – de herinrichting afgeklopt. Ik heb er geen weet van dat daar andere ongevallen gebeurd zijn, maar in januari is daar helaas een triest dodelijk ongeval gebeurd waarvan ik de oorzaak op dit ogenblik niet weet. In maart zijn daar nieuwe ongevallen gebeurd.

Dan antwoord ik tegelijkertijd op de vraag van de heer Bex. Nu op dit moment, in april is men bezig met de uitvoering, en is men bezig om die schrikzone te beveiligen om te voorkomen dat daar iemand in het water kan vallen. Men kan nu zeggen dat we nog sneller hadden moeten ingrijpen, en dat we hadden moeten anticiperen. Ik zeg u opnieuw dat de stuurgroep, na die twee ongevallen in maart, onmiddellijk met de verschillende entiteiten is gaan samenzitten. Men keek hoe we die fietssnelweg verder van het water konden leggen. U weet ook dat, als we dat willen doen, we eerst een omgevingsvergunning nodig zullen hebben, en daar zullen ook heel veel aspecten in meespelen. Een extra verharding, waar sommigen een hele aversie van hebben, dat speelt allemaal mee.

Ik heb persoonlijk tegen de Vlaamse Waterweg gezegd dat ik daar onmiddellijk en voor de zomer een regeling wil. Ik wil daar geen tijdelijke Heras hekkens, ik wil daar een vaste haagstructuur of eventueel wilgentakken, om ervoor te zorgen dat het onmiddellijk veiliger is. Die werken zullen een viertal weken duren, en die zullen ze nu aan het uitvoeren zijn. Ik hoop uiteraard, mijnheer Bex, dat men is begonnen op de locatie waar die schrikzone het smalst is, om daar alleszins te voorkomen dat er nog mensen in het water vallen. Nog sneller gaan, sorry, maar ik kan geen ijzer breken met mijn blote handen. Ik kan daar ook zelf geen elementen gaan aanbrengen. Ik denk dat we hier heel snel gehandeld hebben, en dat is toch ook wat ik iedereen hier hoor zeggen, dat het goed is dat we hier zo kort op de bal gespeeld hebben.

Wat het verhaal van de snelheden op de jaagpaden betreft: dat klopt zoals u het zegt. Eigenlijk geldt daar overal een snelheidsregime van 30 kilometer per uur. U kunt het vergelijken met een fietsstraat. Een speedpedelec mag ook in een fietsstraat fietsen, maar die zal zich daar aan de snelheidslimieten moeten houden, dus aan 30 kilometer per uur. Waar in bochten of ter hoogte van sluizen de snelheidslimieten lager zijn, zal er een lager snelheidsregime gelden.

We hebben inderdaad gesuggereerd om te zorgen voor een haag, of voor een wilgenafrastering, en niet voor een ijzeren afrastering. Ik wil niet zien wat de gevolgen kunnen zijn als iemand ten val komt tegen een ijzeren afrastering. Ik hoop dat we daarmee gefocust hebben op de veiligheid, maar dat is mijn bedenking. Ik hoop dat de werken zo snel mogelijk worden uitgevoerd, men is er alleszins nu mee bezig.

De voorzitter: De heer Verbeurgt heeft het woord.

Thijs Verbeurgt (Vooruit): Ik was niet van plan om te reageren, maar nu wil ik dat toch doen.

Minister, u verwijt ons niet snel genoeg te reageren en dan verwijst u naar 2019. U zegt dat u ervoor hebt gekozen om een haag te zetten in plaats van een Herashek. Ik ben geen expert, maar het plaatsen van een Herashek kan in één dag. Ik snap het niet goed. U had meteen een Herashek kunnen laten plaatsen en vervolgens een haag. Dat is het punt dat ik maak: na januari hadden er snel tijdelijke oplossingen kunnen worden gevonden.

U zegt dat mensen tegen een ijzeren hek aan kunnen vallen. Dat is inderdaad pijnlijk, maar het lijkt mij toch beter dan in het water te belanden. Mijn kritiek is vooral dat het tot april heeft geduurd vooraleer er iets is gebeurd. U had tijdelijk kunnen ingrijpen en bijvoorbeeld Herashekken plaatsen. Dat is de kritiek. Het feit dat er nadien nog mensen in het water zijn beland, toont aan dat er daar een gevaarlijke situatie is. Ik kan alleen maar hopen dat er zo snel mogelijk een structurele oplossing komt en dat in het vervolg, wanneer er zulke zaken gebeuren, alle voorzorgsprincipes worden gehanteerd en er zo snel mogelijk maatregelen worden genomen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik vraag u voor de derde maal of u ook naar andere punten in Vlaanderen kijkt waar het zo gevaarlijk zou kunnen zijn als in Zemst? We hebben de situatie in Zemst bij toeval ontdekt doordat er iemand is verongelukt. We gaan toch niet wachten met kijken of er nog zulke situaties zijn tot er nog iemand verongelukt? Ik vind het eerlijk gezegd vreemd dat ik nu al twee keer geen antwoord op die vraag heb ontvangen.

De voorzitter: De minister wil graag nog heel kort reageren.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, mijn excuses. Het is zeker niet moedwillig dat ik hier niet op heb geantwoord. We hebben het voorbeeld van heel wat andere locaties gebruikt om ook in Zemst voor meer veiligheid te zorgen. Men heeft op heel wat locaties waar het onveilig is, bijvoorbeeld ter hoogte van sluizen, vangrails of hekken geplaatst.

Er is een dodelijk ongeval gebeurd in Zemst, maar ook in het Albertkanaal in het Antwerpse. Daar had men bijkomende maatregelen moeten nemen, maar dat is niet gebeurd.

Er zijn heel veel locaties waar men voor extra beveiligingen zorgt: het verbreden van schrikzones of het afrasteren van schrikzones via haagstructuren.

Mijn excuses dat ik deze informatie niet had meegegeven.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik blijf met de vraag zitten of we dat niet proactief moeten onderzoeken in plaats van te wachten tot er een ongeval is gebeurd. Ik zal er in de toekomst misschien nog op terugkomen. Ik dacht dat de Fietzersbond met een onderzoek was belast en het lijkt mij interessant om te weten wanneer we die resultaten kunnen verwachten.

De voorzitter: Wanneer die er zijn, zullen we dat wel vernemen.

Minister Lydia Peeters: In het najaar zal de Fietzersbond klaar zijn met zijn opdracht. Het zal dus voor dit jaar zijn, dit najaar, maar ik kan niet zeggen voor welke maand.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en lokale besturen – 2251 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, de aanleiding voor mij was een lokaal geval. Ik ga er niet op ingaan, het is ook niet de bedoeling om dat hier te gaan bespreken, denk ik. Een ijverige schepen van Mobiliteit van de stad Oostende – en ik ken hem een beetje – liet heel snel een werf van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) stilleggen. Er was overleg geweest over die ingreep met de stedelijke diensten, maar AWV zou nooit een finale beslissing gecommuniceerd hebben. Nogmaals, over de ingreep zelf zal ik het niet hebben, inhoudelijk, maar als je zoiets leest, opent dat wel de ogen, denk ik. Het noopt tot enkele vragen over de communicatie en het overleg tussen AWW en de steden en gemeenten.

Vandaar mijn vragen: hoe en waar – het geval-Oostende dan, los van de inhoud van die werf en de aanpassingen die daar gebeurd zijn – liep de communicatie tussen AWV en de stad Oostende dan precies fout? Welke lessen trokken de beide diensten daaruit? Twee, en ik denk fundamentele: werden de procedures en communicatiestromen vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer richting lokale besturen in het kader van afstemming, planning, uitvoering en evaluatie van werkzaamheden de laatste jaren – recent dus –geëvalueerd door AWV en/of de lokale besturen zelf, door een bevraging of wat dan ook? Zo ja, wat waren de bevindingen? Bent u, minister, van oordeel dat aanpassingen ter zake noodzakelijk zijn? Zo ja, mocht dat zo zijn, dewelke?

Drie: ik heb de Ombudsman er daarnet tijdens de gedachtewisseling op gealludeerd dat ik zelf in de stad niet te klagen heb over de relatie met de bovenlokale overheden, zowel de provincie als AWV als de Vlaamse Waterweg. Wel integendeel, die contacten zijn zeer goed, het overleg is zeer goed, maar ik hoor soms van collega-burgemeesters en schepenen wel andere signalen, afhankelijk van de regio wellicht. Met andere woorden: merkt u ook als minister significante verschillen per regio of per provincie voor wat betreft de aanpak door het Agentschap Wegen en Verkeer inzake het overleg met die steden en gemeenten? Krijgen die AWV-diensten en -medewerkers daarvoor generieke instructies met betrekking tot de organisatie van dat overleg met die lokale besturen? Dat is iets wat we allemaal belangrijk vinden, langs beide kanten van het verhaal, van de medaille.

Ten vierde: hoe evalueert u, minister, de samenwerking en het overleg tussen de verschillende entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken – dus ruimer dan AWV – en de lokale besturen?

Tot slot heb ik het nog eens over het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP). Het is uw ambitie en de ambitie in het regeerakkoord om de vervoerregioraden te betrekken bij de voorbereiding van het GIP van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). We zijn daar nog niet, ik weet dat het wachten is op vervoerregioraden die echt wel actief geworden zijn of actief moeten worden, maar op welke manier wilt u dat concreet vormgeven en samen met de betrokken diensten van MOW aanpakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mijnheer Maertens. Het zijn vragen over een overijverige schepen die we allemaal kennen en die hier ook in dit huis gezeten heeft, denk ik. Sommigen vinden dat ik te traag reageer als er iets

is, sommigen vinden het te snel. Specifiek over het geval van Oostende waren er klachten over de doorstroming voor de veiligheidsdiensten. Ik denk dat het dan goed is dat er snel moet worden gereageerd. Alleszins kan ik u verzekeren – ik ben ook blij dat u dat zelf beaamt – dat het overleg tussen de mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer en de respectievelijke steden en gemeenten over het algemeen heel goed en vlot verloopt.

Wat er specifiek in Oostende ontbrak – de reden waarom de schepen is opgetreden – was een formeel beslismoment. Men had wel overleg gehad, maar het formele beslismoment was er nog niet en toch was men reeds overgegaan tot het uitvoeren van een aantal maatregelen om de veiligheidsdiensten – de ambulance-diensten en dergelijke – een vlottere doorgang te kunnen gaan laten verlenen. Alleszins is er bij eender welk investeringsproject of verkeersveiligheidsprobleem dat men vanuit lokale besturen aankaat, ofwel een projectstuurgroep, als het gaat over grotere infrastructuurprojecten, of een Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) bij kleinere projecten. Als het over nog kleinere elementen gaat, denk ik ook wel dat de mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer altijd vlot bereikbaar zijn.

Heel veel lokale besturen hebben ook jaarlijks of tweejaarlijks een overleg met de entiteiten van het Agentschap Wegen en Verkeer om een aantal reguliere dossiers te bespreken. Ik denk dat het op zich ook heel belangrijk is – ik zeg het telkens opnieuw – dat lokale besturen hun eigen grondgebied het best kennen. Ik vind het dan ook heel belangrijk dat die lokale besturen te allen tijde gehoor vinden bij het agentschap, als daar gewestwegen op dat grondgebied zijn, en dat daar een goed en goed georganiseerd bilateraal overleg is.

Ik weet dat we sinds de aanvang van deze legislatuur regelmatig klachten krijgen van lokale besturen. Sommige meldten ook dat de PCV's veel te weinig bijeenkwamen. Wat dat betreft, hebben we wel degelijk de opdracht gegeven dat dat op een vlottere manier moet, en ook op een uniforme manier voor heel Vlaanderen. Die toegankelijkheid moet er dus zeker zijn.

Het Agentschap Wegen en Verkeer organiseert ook tevredenheidsmetingen. De jongste meting is gebeurd in 2019. De resultaten daarvan hebben we in 2020 ter beschikking gekregen in een rapport. Binnenkort komt er een nieuwe bevraging. Dan zullen we bekijken wat het welbevinden is van de respectievelijke lokale besturen. Recentelijk heeft het Agentschap Wegen en Verkeer ook een roadshow op provinciaal niveau georganiseerd. Gisteren heb ik onder andere van de provincie Antwerpen nog gehoord dat die ook heel positief werd onthaald. Ik weet niet of dat in alle provincies zo was. In Limburg was het ook alleszins positief. Kortom, ook daar dragen we de samenwerking met de lokale besturen alleszins hoog in het vaandel. Ook daar kan er aan kennisdeling en -uitwisseling worden gedaan. Ook dat is heel belangrijk.

Wat ten slotte het GIP betreft: ik wil me daar niet achter verschuilen, maar u weet dat het onder meer door covid, door crisissen en noem maar op niet evident is om alle mogelijke projecten uit te voeren met dat investeringsplan, met de middelen die we ter beschikking krijgen. Een doorkijk richting 2025 en verder is dan ook niet zo evident. We zijn daar wel mee bezig. Ik heb gezegd dat we proberen dat tegen de zomer te finaliseren. Ik weet echter dat die vraag voorligt, alsook die om het GIP voor te leggen aan alle vervoerregio's.

U weet dat wij het ontwerp-GIP van 2023 hier eind vorig jaar aan jullie hebben voorgelegd, dat we in maart de finale versie van het GIP hebben goedgekeurd. Hoe meer entiteiten we daarover nog voorafgaandelijk moeten bevragen, hoe meer tijd het doorloopp proces in beslag neemt en hoe moeilijker het alsmaar wordt. We hebben het alleszins wel voorgelegd, zoals dat ook is voorgeschreven, in de

pilootprojecten, in de proefprojecten Aalst, Antwerpen en Westhoek. Zij hebben de voorbije jaren de kans gekregen om hun advies over te maken. We stellen dat dan ook ter beschikking. Nadat dat investeringsplan is goedgekeurd, koppelen we ook altijd heel gericht terug naar de lokale besturen over wat er staat te gebeuren, bijvoorbeeld 440 fietsprojecten voor 2023, ik zeg maar wat. Het zijn vooral de lokale besturen die weten of hun project al dan niet in dat investeringsplan staat. Ik denk dat de lokale besturen er meer baat bij hebben om dat te weten dan dat er een brede toelichting in de vervoerregioraden moet zijn.

We zullen bekijken hoe we daar in de toekomst mee omgaan, maar opnieuw, alle crisissen waarmee we in deze legislatuur al werden geconfronteerd, maakten het alleszins niet zo evident om dat richting de komende jaren uit te rollen en om bevragingen bij alle vervoerregioraden daar ook allemaal in op te nemen. Ik denk dat het rechtstreeks overleg met alle lokale besturen daarin zeker prioriteit moet kunnen hebben.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, dank u wel voor de antwoorden. Ik heb het al gezegd: zelf heb ik een goed zicht, denk ik, op de medewerkers van de Vlaamse overheid die een beetje de lokale belangenbehartigers zijn en dat meestal uitstekend doen, die echt wel waar mogelijk de belangen van hun klanten, de lokale besturen, verdedigen en toch proberen ook een evenwicht in de vervoerregio te vinden. Het pleziert mij dat er binnenkort een nieuwe bevraging is. Ik denk dat het vooral belangrijk is om de evolutie te zien, als er een evolutie is, het liefst natuurlijk in positieve zin, om zo misschien een beter beeld te hebben voor heel Vlaanderen. Ik kan immers uit eigen ervaring spreken, maar natuurlijk niet wat anderen betreft. Het wordt dan misschien wel duidelijk of er in bepaalde regio's extra initiatieven moeten worden genomen, dan wel of er een beetje een gelijke beoordeling komt van alle regio's. Ik denk dat dat interessante lectuur voor later is.

U hebt het gehad over het AWW. Ik had u eigenlijk ook gevraagd of men in het bredere beleidsdomein verschillen ziet, hoe u daar de samenwerking tussen de diverse entiteiten en de lokale besturen ziet. Kunt u daar misschien in een tweede ronde nog op antwoorden? In het andere geval zien we wel wat we daar nog mee doen.

U zegt dat een doorkijk niet evident is wat het GIP betreft. Ik begrijp dat, hoewel die langetermijnplanning natuurlijk wel cruciaal is, ook voor de lokale besturen. Dat weet u ook. Dat is echt wel van belang. Ik wil er dus toch voor pleiten om de lokale besturen, hetzij rechtstreeks hetzij veeleer via de vervoerregioraad wat het GIP betreft in tweede orde, heel nauw te blijven betrekken. Die gemeenten en steden zijn natuurlijk al betrokken bij een project vooraleer het in het GIP zelf terechtkomt. Daarover is er al interactie tussen die lokale besturen en het AWW, in dit geval, of andere entiteiten. Ik denk toch dat het goed zou zijn dat het ontwerp-GIP dat wij krijgen bij de begrotingsbesprekingen, in die periode minstens eens wordt toegelicht in die vervoerregioraden, want er zijn immers toch heel wat grensoverschrijdende projecten, projecten die een impact hebben op de hele regio.

Ik heb nog een concrete vraag. U hebt het voorgelegd aan de drie pilootvervoerregioraden. Wat is de evaluatie daar van de manier van werken met het GIP en de voorbereiding daarvan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, ik had mijn voorbereiding niet letterlijk afgelezen. Ik heb inderdaad uw vraag in verband met de andere entiteiten gemist. Als er infrastructuurprojecten moeten worden uitgevoerd, dan is daar meestal een projectstuurgroep. Ik denk dat u dat zelf al heb bijgewoond. Daar zitten meestal mensen van De Lijn in, mensen van het Departement Mobiliteit en

Openbare werken (MOW), mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer en als het gaat over een waterweg, dan zullen daar ook de mensen van De Vlaamse Waterweg bij zijn. In die zin is er dus sowieso ook wel overleg met die entiteiten.

Bij de uitrol van de basisbereikbaarheid, met de doorstromingsmaatregelen die moeten worden genomen en dergelijke, zijn het andermaal het Departement MOW en De Lijn. Ik denk dus dat er wat dat betreft sowieso ook een goede samenwerking is tussen de lokale besturen enerzijds en de Vlaamse entiteiten anderzijds. Ik ben zelf sinds het begin van deze eeuw op lokaal vlak actief. Ik heb dus sowieso altijd die samenwerking tussen de Vlaamse entiteiten en de lokale besturen hoog in het vaandel gedragen. Ik blijf er ook op hameren dat dat moet blijven gebeuren. Mijn excuses dat ik daar in de eerste ronde nog niet op had geantwoord.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over veerdiensten in Vlaanderen – 2280 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, begin april hebt u zelf gemeld dat in 2022 meer dan 5,6 miljoen passagiers gebruikmaakten van de 24 veerdiensten van de Vlaamse Waterweg. Dat is een toename van een miljoen reizigers ten opzichte van 2021, wat uiteraard wel een coronajaar was.

In uw communicatie benadrukte u het belang van het transport over het water. Het is uiteraard positief dat steeds meer mensen gebruikmaken van die veerdiensten. U benadrukte ook dat die veerdiensten op veel plaatsen belangrijke schakels vormen in het omliggende verkeer en dat ze zelfs een alternatief kunnen vormen voor de wagen. Op uw sociale media stond triomfantelijk: 'meer veerboden = minder files'.

Dat is op zich allemaal positief nieuws, ware het niet dat u net daarvoor beslist had om in Antwerpen op een van de veerdiensten met het grootste aantal passagiers vanaf 1 april de dienstverlening en het aanbod af te bouwen. Sinds 1 april kunnen passagiers slechts tot 18 uur de veerboot nemen, waar dat voordien tot 23 uur was. Bovendien vaart de veerboot nu om het halfuur uit, in plaats van om het kwartier. Die afbouw zorgt er uiteraard voor dat minder bezoekers geneigd gaan zijn om hun wagen te laten staan om de stad te bezoeken met de veerboot.

Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat een aantal gebruikers nogal fors reageerden op uw zeer optimistische communicatie. Als er meer reizigers zijn die de veerdienst gebruiken, is minder boten inzetten op zich natuurlijk wel een bijzonder vreemde reactie of maatregel.

Minister, wat is uw reactie op de kanttekeningen die gebruikers hebben geplaatst bij uw optimistische campagne? Hoe koppelt u uw ambitie om in te zetten op personenmobiliteit via vlotte verbindingen op het water, en dus 'meer veerboden = minder files', aan een afbouw van het aanbod van de veerdienst in Antwerpen? En hoe zult u in de toekomst meer inzetten op transport op het water, in het bijzonder in het kader van het vervoer van personen over het water?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, mevrouw Robeyns. Ik zal hier herhalen wat ik een aantal weken geleden al in deze commissie gezegd heb

over de veerdienst ter hoogte van Sint-Anna. Dat is heel uitgebreid aan bod gekomen bij de voortgangsrapportage over Oosterweel, waarbij we het ook hadden over de modal shift. Ik zal het hier allemaal nog eens herhalen.

Ik moet eerst iets corrigeren uit de inleiding van uw vraag. De 24 veerdiensten zijn in beheer bij het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) en niet bij de Vlaamse Waterweg. Alleen die enkele die op de Maas varen, worden nog door de Vlaamse Waterweg geëxploiteerd.

U zegt dat ik heb aangekondigd dat we de veerdienst bij Sint-Anna gaan terugschroeven. Ik moet andermaal herhalen dat we in april 2022 voor de veerdienst van Sint-Anna, een veerdienst die sinds 2017 wordt geëxploiteerd, een extra minderhindermaatregel hebben uitgevoerd, omdat we werken hadden gepland aan de liften van de Sint-Annatunnel. De trappen van de Sint-Annatunnel konden nog altijd gebruikt worden, maar niet iedereen kan die trappen gebruiken. Sommige mensen zijn aangewezen op de liften. Daarom kreeg het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de opdracht om die liften te herstellen. De herstelling zou een jaar in beslag nemen. Daarom is toen beslist om als minderhindermaatregel de exploitatie van het Sint-Annaveer op te krikken en van een frequentie om het halfuur naar een frequentie om het kwartier te gaan, om te zorgen dat mensen zich vlot kunnen verplaatsen van linkeroever naar rechteroever en vice versa. Dat is een minderhindermaatregel.

Als men er nu van uitgaat dat een minderhindermaatregel die wordt uitgevoerd voor de duur van werken, na het eind van de werken zonder meer verlengd moet worden, dan denk ik dat ik de budgetten van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zou moeten verdubbelen, collega's, en dat we qua exploitatiemiddelen lang niet gaan komen waar we nu zitten. Ik denk dat dat absoluut niet de bedoeling mag zijn, laat me dat duidelijk stellen.

De minderhindermaatregel voor het opkrikken van de exploitatie van het Sint-Annaveer kost 1,8 miljoen euro. Uiteraard wil ik dat mensen zich vlot over het water kunnen verplaatsen. We hebben daarvoor heel wat veerdiensten, we hebben daarvoor de waterbus. Ik blijf herhalen – en ik denk dat iedereen die actief is in de vervoerregio's dat ook weet – dat vervoer over water valt onder het vervoer op maat.

Als men vandaag zegt dat men de exploitatie van het Sint-Annaveer op een kwartierfrequentie wil, of dat men die extra veerboot daar blijvend wil hebben, dan kan dat wat mij betreft, beste collega's. Het is ook mijn antwoord geweest aan de stad en hier in deze commissie bij de toelichting rond Oosterweel: ik stel de vraag dan in eerste instantie aan de vervoerregio of men de vervoer op maat-middelen die men ter beschikking krijgt van de Vlaamse overheid, daarvoor wil aanwenden. Dat kan, maar dan moet men daarover uiteraard consensus hebben in de vervoerregio.

De vervoerregio heeft me laten weten dat dat niet gaat. Die 1,8 miljoen euro is natuurlijk ook een belangrijk budget, maar men zou het er in principe voor kunnen gebruiken. Er is dan ook de vraag gesteld of het kan als minderhindermaatregel, in het kader van de Oosterweelwerken, of in het kader van het feit dat de Schelde-oeververbinding er nog niet is. Dat zou ook kunnen, maar Lantis heeft daaromtrent gezegd dat ze dat niet doen. Dan kan men natuurlijk zeggen dat de Vlaamse overheid dat moet doen. Ik zou in principe kunnen zeggen dat ik het vervoer op maat voor de vervoerregioraad Antwerpen ga opkrikken met 1,8 miljoen euro. Maar ik vermoed – eigenlijk ben ik er zeker van – dat de veertien andere vervoerregioraden dan onmiddellijk gaan zeggen dat men hun pro rata een soortgelijk aandeel moet geven. Als ik het vervoer op maat bekijk van Antwerpen: die 1,8 miljoen euro is 30 procent. Ik zou het vervoer op maat van bijna alle vervoerregio's dan met 30 procent moeten opkrikken. Ik wil dat wel, collega's, maar dat betekent extra budgettaire middelen.

Kortom, om nu zonder meer te zeggen dat men die minderhindermaatregel die voor 1 jaar gold, onbeperkt in de tijd moet gaan verlengen... Ja, collega's, ik wil het allemaal graag doen, maar dan zullen we inderdaad extra middelen moeten hebben, om dat zo in het vervoer op maat te kunnen onderbrengen. Dan is het eerst aan vervoerregioraden om daarvoor groen licht te geven. Sommigen hebben misschien nog middelen over voor vervoer op maat, anderen niet. Het is dan in principe aan de vervoerregioraden om zich daarover te buigen. Dat is het verhaal van heel ons vervoer over het water, ons vervoer op maat en de Scheldeoververbindingen tout court.

U weet dat er op termijn – en ook dat is in de voortgangsrapportage van Lantis aan bod gekomen – in het kader van Oosterweel telkens gezegd is dat we een bijkomende Scheldeoververbinding moeten krijgen. We hebben vandaag de bestaande Scheldeoververbindingen, ik denk aan de tramsporen, aan het Sint-Annaveer, aan de Sint-Annatunnel, en onder andere de fietskoker aan de Kennedytunnel.

Men heeft een bijkomende Scheldeoververbinding gevraagd. Er zijn verschillende alternatieven onderzocht. Er is gezocht naar een kabelbaan, een extra veer, een brug en naar een tunnel. Finaal heeft men daar gezegd dat ze alleen willen weten van een Scheldebrug. Dat is dan ook afgeklopt: het zal een Scheldebrug zijn. Daar was de vraag specifiek wel om geen bijkomende Scheldeoververbinding via een veerpond te voorzien, dat wil ik jullie bij dezen dan toch ook nog even meegeven. Daarnaast hebben we natuurlijk ook nog de waterbus. De waterbus, waar rond ook vragen waren om hem uit te breiden. De waterbus is specifiek – en dat is een beslissing uit het verleden – uit het vervoer op maat gehouden. En die bijkomende ontsluiting ter hoogte van Burcht, daar zal een bijkomende halte komen.

Kortom: ik blijf erbij, ik vind dat iedereen hier eerlijk moet blijven, en het verhaal duidelijk moet brengen. Een minderhindermaatregel die een jaar duurde, kun je niet zonder meer onbeperkt in de tijd gaan uitbreiden. Als er straks de vraag is van de vervoerregioraad Antwerpen om dat Sint-Annaveer qua frequentie te verhogen, of om elders een nieuw veer te exploiteren, dan kan dat. De vervoerregioraad moet daarvoor dan een goedkeuring geven, en dan kan dat desgevallend ook gefaciliteerd worden via de diensten van het Agentschap MDK, die wat dat betreft de exploitatie van veren qua personeelsinzet en dergelijke op zich nemen.

Ik hoop dat er daarmee duidelijkheid is geschept. Heel veel mensen in het Antwerpse weten dat, maar blijven er graag een spel van maken om het in een negatief daglicht te plaatsen. Eerlijkheidshalve moet men zeggen dat het een minderhindermaatregel is, die na de renovatiewerken aan de liften is afgelopen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Dank u, minister.

Ik moet ook, de eerlijkheid zelve, zeggen dat de voorzitter mijn vraag eerst onontvankelijk heeft verklaard omdat het al aan bod was gekomen in de voortgangsrapportage. Maar omdat u uitspraken hebt gedaan nadat de invoering van de afbouw van het aanbod is gebeurd, of de afschaffing van de minderhindermaatregel, vond ik dat toch wel frappant. Want u zegt nu dat we eerlijk moeten blijven. Maar u kunt zich toch ook wel voorstellen dat als u dat op 1 april afschaft, en dan op 8 april triomfantelijk op zo'n veerdienst gaat staan en zegt dat er het afgelopen jaar een miljoen meer gebruikers zijn, dat dat voor een stuk in het verkeerde keelgat schiet. Ook al is dat dan een minderhindermaatregel, voor die gebruiker is dat een aanbod dat verdwijnt, hoe we dat ook draaien of keren.

Ik heb alle begrip dat de middelen voor vervoer op maat beperkt zijn. Die discussie zullen we hier maar niet beginnen, want die hebben we al heel vaak gevoerd. Het is een budgettaire kwestie. Maar het is wel zo dat u eigenlijk zegt dat er meer

passagiers zijn, maar er zijn minder boten, minder veerdiensten. Ook al is het dan een minderhindermaatregel, voor de gebruiker is het een afbouw van het aanbod, en het ging mij vooral daarover, dat ik dat toch een heel raar signaal vond.

Voor de rest ben ik niet van Antwerpen, ik zit niet in de vervoerregio, ik gebruik ook geen veerdienst. Maar het is die vraag die ik u hoor stellen, en als ik het goed begrijp zal de verplaatsing over het water niet zozeer toenemen, maar zullen er dan via een brug meer duurzame verplaatsingen komen in de toekomst. Maar dat was de aanleiding van mijn vraag, minister. En als u dan zegt dat we eerlijk moeten blijven, blijf ik dat toch nog altijd een vreemd moment vinden om op dat moment die communicatie te doen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel, voorzitter.

Minister, ik ben het met u eens wanneer u zegt dat meer veerboten minder files betekenen. Dat dat op veel plaatsen een sterk alternatief kan zijn voor de wagen. Maar dan is de maatregel die u nu hebt genomen in Antwerpen voor een stuk tegenstrijdig. Het mag dan nog een minderhindermaatregel zijn, een veer promoten en het tegelijkertijd afschaffen, voor mij is dat toch wel tegenstrijdig.

Ik wilde u de vraag stellen of u van plan bent om toch op uw stappen terug te keren, maar uw antwoord is duidelijk, dat is dus niet het geval. Maar ik wil daarbij nog eens de casus in mijn eigen gemeente aanhalen. Onze gemeente telt vier veerdiensten over de Schelde en over de Rupel, waar heel veel gebruik van wordt gemaakt door pendelaars, maar ook voor recreatie en dergelijke meer. Maar het gaat om veel meer dan alleen veerdiensten. Ik kijk dan naar DeWaterbus, die toch wel een groot succes blijkt te zijn in Antwerpen, met 780.000 gebruikers vorig jaar tegenover 633.000 het jaar ervoor.

Ik heb in het verleden herhaaldelijke keren gepolst naar de inzet van waterbussen, bijvoorbeeld in mijn eigen regio, en ik denk nog andere waterrijke regio's. Binnen mijn gemeente is daar over alle partijgrenzen heen grote eensgezindheid over, dat een dergelijke waterbus een serieus pluspunt zou zijn die onze gemeente kan verbinden met het centrum van Antwerpen. U hebt me toen telkens weer als antwoord gegeven dat dat een zaak was voor de vervoerregio's. Ik hoor u nu zeggen dat u die waterbus uit dat vervoer op maat hebt getrokken. Dus opent dat dan mogelijkheden naar andere regio's toe om daar dan de waterbus te introduceren? Want het is een groot succes in Antwerpen.

Ik heb nu ook nog onlangs gelezen dat DeWaterbus zelfs zal doorgaan tot in Doel, wanneer daar een nieuwe aanlegsteiger komt. Dat zal dan vooral in het kader van recreatie en toerisme zijn, want daar zegt men dat ze zoveel mogelijk toeristen willen lokken. Bij ons is dat een gemengd verhaal, daar gaat het zowel over fietsers als over pendelaars die dagelijks naar Antwerpen moeten en toch wel in de problemen komen door Oosterweel. Dus dat kan daar een serieus alternatief voor zijn. Mijn vraag is dan ook: als het u menens is inzake het inzetten van personenvervoer op het water, dan lijkt het me evident om een lans te breken voor meer van die waterbussen. Waarom doet u dat niet? En waarom kunnen niet meer waterrijke gebieden in Vlaanderen genieten van de inzet van die waterbussen in het kader van de aanpak van onze files? Dank u wel.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik kan de redenering van de minister, waarbij zij die verantwoordelijkheid bij de vervoerregio's legt, wel volgen. Minister, u hebt een aantal voorstellen – waarmee u vorige week in de krant hebt gestaan – gedaan om extra klimaatmaatregelen te nemen met deze Vlaamse Regering. Ik denk dat juist die

extra middelen voor de vervoerregio's om aan vervoer op maat te werken een uitgelezen kans is om er iets aan te doen.

U zegt op de vraag van de collega dat u het aan alle vervoerregio's zou moeten geven, wat neerkomt op ongeveer 30 procent van die budgetten, dat gaat dus over ongeveer 10 miljoen euro. In vergelijking met uw voorstel om bijvoorbeeld subsidies te geven voor de aanschaf van elektrische wagens, waarbij u met dat bedrag ongeveer iets meer dan drieduizend Vlamingen kunt helpen, zou u veel meer Vlamingen kunnen helpen door die budgetten voor de vervoerregio's voor vervoer op maat op te trekken.

Daarover is in deze commissie trouwens eensgezindheid. Hoe vaak hebben we al niet gezegd dat we het daar eigenlijk allemaal over eens zijn? Dus ik hoop dat dat ook een van de elementen is die u morgen op tafel zult leggen. Mijn concrete vraag is: is dat een van de maatregelen die u effectief voorlegt? We hebben het hier met de commissie al zo vaak gezegd. Ik hoop dan dat u met die boodschap ook eens naar de regering trekt en effectief meer geld vraagt voor vervoer op maat.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen en suggesties. Mevrouw Robeyns, ik kan niet ontkennen dat de communicatie daarover een beetje ongelukkig was. Als u goed kijkt naar de foto die getrokken is op het Sint-Annaveer, ziet u dat die foto van een jaar geleden dateert. Ik zeg opnieuw dat het misschien een ongelukkige communicatie was. Men had die specifieke foto niet bij die cijfers over vervoer op maat moeten gebruiken.

Voor de rest blijf ik herhalen dat MDK perfect wil instaan voor de exploitatie maar dat we daarvoor de juiste middelen moeten kunnen alloceren. In het kader van het decreet basisbereikbaarheid is vervoer over het water toegewezen aan de vervoerregioraden. Zij beslissen daarover. Ik begrijp dat er vragen zijn naar de uitbreiding van de waterbus. We hadden dat in het verleden ook op het kanaal in Vilvoorde. Ook daar was er een vraag naar uitbreiding en heb ik ook telkens moeten verwijzen naar de vervoerregioraden die beslissen of ze daarvoor middelen willen aanwenden.

Voor alle duidelijkheid, mijnheer Bex, de middelen voor vervoer op maat bedragen 65 miljoen euro in 2023. Bij mij is 30 procent daarvan 20 miljoen en geen 10 miljoen.

Ik ga u niet zeggen wat ik wel allemaal op tafel gelegd heb in het kader van het Vlaams Energie- en Klimaatplan maar de boodschap blijft dat vervoer over het water valt onder het vervoer op maat, en dat het aan de vervoerregioraden is om met die lokale besturen de keuzes vast te leggen. Ik zal zeker niet ontkennen dat je met meer geld meer kunt doen, maar als het hier specifiek gaat over het Sint-Annaveer, blijf ik erbij dat, indien men de exploitatie wil opkrikken, de beslissing moet worden genomen binnen de vervoerregio die de VoM-middelen (vervoer op maat) daarvoor kan aanwenden. Dan zal MDK dat uiteraard willen doen maar de middelen moeten vastgelegd worden. Ik kan niet elke minderhindermaatregel zonder meer onbeperkt in de tijd gaan verlengen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Heel kort. Minister, ik denk dat er in het regeerakkoord heel duidelijke doelstellingen op vlak van duurzame verplaatsingen en modal shift zitten. We hebben het dan vaak over de fiets of over openbaar vervoer maar vervoer over water kan daarin zeker ook een rol spelen. Die minderhindermaatregel heeft eigenlijk aangetoond dat het een positief effect kan hebben, wat uw cijfers bewezen hebben. We belanden dan altijd in dezelfde discussie over budgetten,

over die gesloten enveloppes, over meer middelen voor vervoer op maat maar ze zouden misschien toch ook wel een stukje omhoog mogen, willen we die doelstellingen die u zelf hebt vooropgesteld in het regeerakkoord, realiseren.

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 de toename van het aantal vluchtmisdrijven – 2304 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, vorig jaar werden ruim 4700 ongevallen waarbij iemand gewond raakte of stierf, gevolgd door een vluchtmisdrijf. Dat is 12,6 procent van alle ongevallen en het hoogste cijfer in tien jaar. Bij een op de acht ongevallen kiest de pleger er dus voor om te vluchten. Dat blijkt uit cijfers van Verkeersinstituut Vias. Voetgangers en fietsers zijn het vaakst slachtoffer van ongevallen met vluchtmisdrijf. Zo werd een op de vijf fietsers na een ongeval slachtoffer van vluchtmisdrijf. Bij voetgangers gaat het om een op de zeven.

Het overgrote deel of 85 procent van de plegers van vluchtmisdrijf wordt achteraf wel geïdentificeerd. Dat is aanzienlijk meer dan in 2013, toen ging het nog om 76 procent. Dat komt vooral door het gebruik van camera's, zowel publieke als private, voor opsporing. Vias stelt voor om de strijd tegen rijden onder invloed en onverzekerd rijden op te voeren om zo de kans op vluchtmisdrijf aan te pakken. Ook bewustwording is hierbij cruciaal.

Hoe staat u tegenover de resultaten van het onderzoek van Vias die duidelijk aantonen dat bij een op de acht ongevallen de dader de vlucht neemt, het hoogste cijfer in tien jaar?

Volgens Vias is bewustwording rond vluchtmisdrijf en de gevolgen ervan cruciaal bij de aanpak. Overweegt u in de rijopleiding meer aandacht te besteden, onder andere aan stressbeheersing bij een ongeval? Zo ja, hoe zal dit concreet geïmplementeerd worden?

Neemt u contact op met uw federale collega om de pakkans te verhogen bij vluchtmisdrijf?

Zult u extra bewustmakingscampagnes voeren om deze problematiek onder de aandacht te brengen en mensen te sensibiliseren hieromtrent?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Lambrecht, voor uw vraag.

Een op de acht ongevallen waar de dader de vlucht neemt, dat is angstaanjagend. Als men die cijfers hoort, kan men dit kaderen in een paniecreactie of misschien is het bewust wegvluchten. Ik weet niet wat daar juist aan ten grondslag ligt, maar het is alleszins zeker iets waar we alle aandacht voor moeten hebben. Een slachtoffer aan zijn lot overlaten is uiteraard absoluut niet tolereerbaar. Wat dat betreft, is het goed dat we daar aandacht aan besteden, zodat we eens te meer oproepen tot burgerzin van onze weggebruikers. De voornaamste prioriteit blijft natuurlijk ongevallen voorkomen door volop in te zetten op veilige infrastructuur en op het gedrag. Anderzijds moeten we de weggebruiker blijven wijzen op zijn

verantwoordelijkheid. Als er een ongeval gebeurt, is het uiteraard ten eerste ongepast om dan de vlucht te nemen.

U doet de suggestie om daaromtrent een aantal elementen te doen, eventueel bewustmakingscampagnes en stressbeheersing bij de rijopleiding. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) geeft aan dat men dit veeleer vanuit een bredere context moet benaderen. Wat is de reden waarom men eigenlijk vluchtmisdrijf pleegt? Is het een paniecreactie, uit schaamte, angst of schuldbesef? Dat is het eerste aspect dat men moet gaan bekijken. Bij de vluchters speelt er meestal angst. Ze beseffen dat ze zwaar in de fout zijn gegaan en dan komt de angst voor de potentiële gevolgen. Vaak ziet men dat men zich na een vluchtmisdrijf toch nog komt aanmelden. Als er natuurlijk alcohol of overdreven snelheid aan de basis ligt, is dat absoluut niet goed te praten.

Of dat aspect bij de rijopleiding moet worden opgenomen, is niet zo zeker. Men weet uit de rijopleiding dat men geen vluchtmisdrijf kan plegen, dat kan tout court niet, maar ik denk dat het niet de jongere mensen en de nieuwe chauffeurs zijn. Het is vooral belangrijk dat we daar als norm moeten stellen dat het absoluut not done is, dat het niet kan. De persaandacht die het via Vias gekregen heeft, zal op zich ook al wel goed zijn, maar we moeten nog meer werken om die verkeersmentaliteit aan te scherpen. Vluchten kan absoluut niet. Je kunt door het feit dat men een slachtoffer aan zijn lot overlaat de ernst van het ongeval nog doen toenemen.

Inzake de pakkans om het vluchtmisdrijf te verhogen zijn er studies gevoerd die eens te meer bevestigen dat er steeds meer plegers van vluchtmisdrijf finaal alsnog worden gevat. Laat ons dan ook hopen dat het feit dat die pakkans alsnog groter wordt, mensen doet nadenken en de burgerzin aanwakkert. Naar aanleiding van de resultaten van de studie die daaromtrent werd gevoerd, zullen we dit zeker verder bespreken met onze federale collega's om zodoende die pakkans nog te verhogen. Finaal, als straks ons rijbewijs met punten komt, zal dat ook op dat vlak een meerwaarde kunnen geven.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Een op de acht ongevallen, dat is inderdaad angstaanjagend.

Ik heb van u begrepen dat u het niet zo'n goed idee vindt om het in de rijopleiding te integreren. Ik deel die mening niet. Met stress omgaan zou net een heel belangrijk facet van de rijopleiding kunnen zijn.

U hebt het over angst, maar je krijgt net angst doordat je stress hebt. Wat nu niet is, kan ooit nog komen.

U hebt wel niet geantwoord op mijn vraag of u nog extra bewustmakingscampagnes voor deze problematiek zult uitrollen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De collega heeft een heel interessante vraag gesteld. Het is een symbool van een veel breder probleem. Ik geef een klein voorbeeld, minister en goede collega's. Sinds het begin van dit jaar hebben wij samen met Maasmechelen trajectcontroles in onze politiezone. In de beginfase, tijdens de eerste tweeënhalve maand, gebeurden die in vier of vijf straten. Van de voertuigen waarmee te hard werd gereden op een 50 kilometerweg – maar minder dan 20 kilometer te hard, want anders gaat dat naar het parket – bleken meer dan driehonderd voertuigen niet te zijn gekeurd.

Er is dus toch een bepaald fenomeen op de Vlaamse wegen. De relatie van een Vlaming met zijn wagen is soms, en iets te vaak, toxisch. Tijdens de controle op vier of vijf wegen waar je normaal gezien maar 50 kilometer per uur mag rijden, bleken van de voertuigen die werden betrapt op het rijden tussen 57 en 76 kilometer per uur, meer dan driehonderd niet te zijn gekeurd. Ik heb het dan nog niet over de grote massa op de weg. Dat verhaal is een symbool. Goede collega Lambrecht, ik denk dat het te maken heeft met een combinatie van drank en drugs. Ze rijden zonder keuring en zonder verzekering.

Collega's, volgens mij heeft vluchtmisdrijf minder te maken met stress, maar is het vaak een bewuste daad om zich uit de voeten te maken omdat men weet dat men zwaar in de fout gaat. Berouw komt na de zonde. Er moet worden gewerkt aan de mentaliteit, dat hufterige gedrag.

Verder moet de pakkans worden verhoogd, via de politie, maar vooral via de technologie, want dat helpt. Op alle mogelijke manieren moet tegen dat cowboygedrag dat zich in tal van fenomenen uit en niet te minimaliseren valt – het voorbeeld dat ik geef, is toch spraakmakend op dat vlak – worden opgetreden en moet het worden gesanctioneerd.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil zeer kort een bezorgdheid meegeven. Je kunt het benaderen vanuit de angst en de hufterigheid van de betrokkenen. Maar eigenlijk verlenen zij geen hulp aan een persoon in nood en dat is voor mij het ergste aan zo'n vluchtmisdrijf. Ze worden wellicht een dag of een week later van hun bed gelicht en opgepakt, maar ondertussen krijgt iemand de cruciale hulp die misschien wel zijn leven zou kunnen redden, tien of vijftien minuten te laat. Dat element zou je in de rijopleiding of op andere momenten, bijvoorbeeld in campagnes, een rol kunnen laten spelen, zodat er bewustzijn wordt gecreëerd. Mensen zullen daar misschien nog gevoeliger aan zijn dan aan de elementen die al aan bod zijn gekomen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Blijkbaar is het aantal vluchtmisdrijven in Vlaanderen het hoogst in de provincie Antwerpen en de stad Antwerpen. Het zouden vooral jonge mannen zijn die vluchtmisdrijf plegen. 86 procent was man. Dat is een twijfelachtige eer voor ons. Meer dan 50 procent daarvan was jonger dan 25 jaar op het ogenblik dat ze het vluchtmisdrijf pleegden. 42 procent van die ongevallen gebeurde onder invloed van alcohol en/of drugs, 16 procent reed zonder geldig rijbewijs of verzekering. De meeste van die jonge bestuurders mochten niet rijden tijdens de weekendnachten omdat ze te jong waren om hun rijbewijs te halen. Dat zijn significante cijfers.

Minister, het lijkt mij dan ook ideaal om daar in die rijopleiding aandacht aan te besteden of eventueel tijdens het verplichte terugkommoment, wanneer men al enige ervaring op de weg heeft. Een aantal van die vluchtmisdrijvers blijkt immers toch ook vaak notoire veelplegers te zijn inzake onveilig rijgedrag.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik wil toch even benadrukken dat er verschillende onderzoeken gebeurd zijn naar de reden waarom mensen vluchtmisdrijven plegen. Het komt vaak voor omdat ze inderdaad gedronken hebben, drugs gebruikt hebben, niet in orde zijn met hun verzekering. Dat is zeker zo. Ook Vias Institute heeft het daarover. Dat gaat ongeveer over 56 procent van de gevallen. Maar voor die andere 44 procent van de gevallen zou het inderdaad best kunnen dat het gaat om een puur menselijke reactie. Ik wil dat zeker niet goed praten, maar ik vind het

altijd erg om de reacties op sociale media te lezen omdat soms iemand niet bewust een vluchtmisdrijf pleegt.

Er is een hoogleraar aan de Universiteit Gent (UGent) die daar een onderzoek naar gevoerd heeft. Het is ook een kwestie van de 'fight, flight, freeze'-reactie die wij hebben. Dat is een soort overlevingsmechanisme dat optreedt. Hoe dichter, hoe onverwchter het gevaar is, des te groter de kans dat ons lichaam die reactie gaat aannemen. Zelf heb ik vele jaren geleden, gelukkig niet met een persoon maar met een dier, aan de hand gehad dat ik een overstekende kat raakte. Ik besepte dat niet meteen. Mijn eerste reactie was gewoon doorrijden. Tien minuutjes later dacht ik, ja, maar ik heb wel een kat geraakt. Ik ben teruggereden. Ik heb die naar de dierenarts gebracht. Ik wil maar zeggen dat ik dat zelf ook meegemaakt heb dat mijn lichaam het even overnam en dat ik niet meteen besepte wat ik deed.

Het is wat de heer Bex zegt: je laat wel een persoon liggen die veel meer overlevingskansen heeft als die meteen hulp krijgt. Maar we mogen niet uit het oog verliezen dat de mensen die onbewust op de vlucht slaan ook wel slachtoffer zijn. Minister, u hebt zojuist aangehaald dat heel veel mensen nadien nog terugkeren naar de plaats van het ongeval of zich gaan aangeven, net omdat ze dan beseffen wat ze eigenlijk gedaan hebben. Nogmaals: ik wil het niet goedpraten. Zeker voor de slachtoffers is het enorm erg. Maar er kan ook een menselijke reactie aan de oorzaak liggen van een vluchtmisdrijf.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de vele tussenkomsten.

Ik heb daarstraks ook gezegd wat de heer Bex nog eens extra benadrukt: een vluchtmisdrijf plegen kan de ernst van het ongeval enorm doen toenemen. Als je een persoon raakt en die persoon raakt een berm en die raakt daar onderkoeld, dan is de ernst van het ongeval veel erger dan wanneer men onmiddellijk hulp had kunnen bieden.

Moeten we daar dan bijkomende campagnes voor doen? Daar moet ik opnieuw benadrukken dat men een aantal campagnes over killers in het verkeer doet. Dat zijn sowieso onze afleiding, alcohol en drugs en overdreven snelheid. We hebben daarstraks al gezegd waarom men een vluchtmisdrijf pleegt. Als men niet gevoeld heeft dat men iets geraakt heeft, dan is dat ook niet echt moedwillig, maar als het uit schrik is voor de sanctie dat men gepakt wordt omdat drugs, alcohol of overdreven snelheid de oorzaak van het ongeval is, dan vertrekt men wel degelijk moedwillig en verhoogt men zodoende de ernst van het ongeval.

Onze administratie zegt ook duidelijk dat we vooral focussen op de burgerzin dat alcohol, overdreven snelheid en afleiding allemaal not done zijn en we zetten voldoende in op die mentaliteitswijziging. Als we anderzijds kijken naar de cijfers: ik neem aan dat het bij een terugkommoment zeker ter sprake komt. Men focust ook altijd op de killers in het verkeer. We zullen kijken of er misschien nog wat meer gefocust moet worden op het feit dat het absoluut niet kan, maar eigenlijk past dat ook weer in het totaalplaatje van burgerzin en dat de pakkans daar het best zo hoog mogelijk moet zijn.

In die zin: laat ons hopen dat al deze debatten echt zorgen voor een andere verkeersmentaliteit en dat zeker ook die daling in vluchtmisdrijf aantallen zich moet kunnen manifesteren door tal van acties, maar we kunnen niet voor elk item een aparte actie gaan opzetten. De reden van vluchtmisdrijf is meestal toch wel drugs, alcohol of overdreven snelheid. Daar moeten we dan ook vooral op blijven focussen. De focus die we daarop leggen, moet tegelijk tot minder ongevallen aanzetten en dan hoeft er ook geen vluchtmisdrijf te zijn.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, ik volg u zeker dat die killers het meeste aan bod moeten komen, zonder twijfel. Uit wat we hier ook gehoord hebben van sommige collega's over de reacties als er iets gebeurt, denk ik toch dat het wijs is dat dat in de rijopleiding, niet alleen tijdens het terugkeermoment, aan bod kan komen. Een op de acht ongevallen is echt wel veel te veel.

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 nieuwe bewustmakingscampagne van De Lijn rond agressie – 2320 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, De Lijn lanceert een nieuwe bewustmakingscampagne met het verzoek om hun medewerkers met respect te behandelen en de toenemende agressie tegen te gaan. Dit naar aanleiding van nieuwe cijfers waaruit blijkt dat chauffeurs van De Lijn vorig jaar te maken kregen met 1255 gevallen van verbale agressie en 134 gevallen van fysieke agressie. Alles samen werd ruim een vijfde meer feiten opgetekend dan in 2021.

De campagne zal worden gevoerd op 170 voertuigen, via advertenties op sociale media en de communicatiekanalen van De Lijn en brengt de boodschap dat de medewerkers van De Lijn meer zijn dan hun job door getuigenissen van medewerkers te verspreiden over wat hen drijft in hun vrije tijd.

Directeur-generaal Ann Schoubs is duidelijk, zij zegt dat de medewerkers hun job onder optimale omstandigheden moeten kunnen uitvoeren. Dat betekent dat zij in een veilige en aangename omgeving willen werken en recht hebben op respect. Ook u, minister, maakt duidelijk dat men van de medewerkers afblijft, en u ondersteunt als voogdijminister elk initiatief dat bijdraagt aan een veilige werkomgeving voor de medewerkers van De Lijn. Aandacht voor de waardigheid van de chauffeurs en controleurs hoort daar zeker bij.

Uiteraard hebben zowel u, minister, als directeur-generaal Schoubs het bij het rechte eind. De vraag is echter of de zoveelste campagne veel effect zal hebben op de overlast- en geweldplegers zelf. In het verleden zijn er nog dergelijke campagnes geweest zonder veel effect, en de cijfers bewijzen dat nu. Daarom heb ik enkele vragen voor u, minister.

Kunt u het opzet van deze campagne toelichten? Waarom denkt u dat deze campagne een positief effect zal hebben op de agressie tegen personeel van De Lijn? Wat is de kostprijs van deze campagne?

Hoe ver staat u met de onderhandelingen met uw federale collega van Justitie rond het lik-op-stukbeleid?

Zet u in op een snellere uitrol van beschermingsmaatregelen tegen geweldplegers, zoals afgesloten stuurhutten in de oudere voertuigen en de snellere uitrol van camera's in de bussen?

Wanneer zullen de aangekondigde bodycams effectief kunnen worden gedragen door de controleurs?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Verheyden, voor uw vraag. Ik denk dat de materie zeker niet nieuw is. We hebben het er nog uitgebreid over gehad in de commissievergadering van 29 maart toen we de opzet van deze campagne al geduid hebben. Het feit is en blijft natuurlijk altijd hetzelfde: agressie is absoluut onaanvaardbaar, het is asociaal gedrag en we roepen daar met z'n allen een halt toe.

Samen met De Lijn kiezen we alleszins voor een totaalaanpak om onze mensen maximaal te beschermen. We denken aan sensibiliseringscampagnes, opleidingen, uitwisselingen van de nieuwe bussen met de afgesloten stuurposten, monitoringsystemen waar de agressie plaatsvindt, camera's op de voertuigen, alsook het gericht inzetten van de controleurs en de samenwerking met de politie bij de controleurs.

De campagne is eigenlijk een vervolg van de campagne die we vorig jaar met de andere entiteiten en de vakorganisaties hebben uitgerold. Dat heb ik ook op 29 maart al gezegd. De boodschap is heel duidelijk: behandel onze mensen met respect. Als daarmee een agressor nadenkt, en niet handelt ten aanzien van onze mensen, dan is de campagne reeds geslaagd. We willen de chauffeur als mens brengen, en zo de reiziger en chauffeur dichter bij elkaar brengen. Zodoende willen we het respect afdwingen. Voor heel deze campagne heeft De Lijn een budget van 100.000 euro voorzien. Ik denk dat het goed is dat we die campagne opnieuw hebben opgezet.

Wat de onderhandelingen met mijn federale collega rond meer veiligheid betreft, staat mijn kabinet uiteraard in nauw overleg met het kabinet van Justitie. Wij hebben ook een schrijven gericht naar minister Verlinden over de bodycams. Intussen heeft ook minister Van Quickenborne laten weten dat een proefproject met bodycams voor De Lijncontroleurs zeker ondersteund wordt. Men had in eerste instantie vanuit het kabinet-Verlinden laten weten dat daaromtrent regelgeving moest worden aangepast, en dat men eerst het proefproject wilde afwachten bij de politie. Ik denk dat het toch goed is dat we dat dossier warm houden, en dat we blijven aandringen op een proefproject bij De Lijn. We kijken ook daar naar de evaluaties die nog verderlopen. Tegelijkertijd moet ik ook meegeven dat de aanpak die men onder andere in Kortrijk gedaan heeft, recent nog in de pers kwam. Daarbij heeft men onmiddellijk een busverbod opgelegd aan mensen die onaanvaardbaar gedrag vertoonden.

Wanneer het over de afgesloten stuurhutten in de bussen gaat, moet ik ook herhalen wat ik al diverse keren gezegd heb. De Lijn is bezig met de uitrol van een aantal projecten op korte termijn, dat zijn er al een driehonderdtal. De raad van bestuur van De Lijn heeft vorig jaar beslist dat zij weldra een bedrag van 2,8 miljoen euro uittrekken om er maximaal voor te zorgen dat die stuurposten kunnen worden afgesloten, ook bij de oudere bussen. Men vraagt om dat ook bij de pachters te doen, maar ik denk dat zij daar ook zeker al mee willen op ingaan.

Op de interministeriële conferentie (IMC) hebben wij, samen met de collega's die bevoegd zijn voor de NMBS en de MIVB, ook regelmatig de agressieproblematiek besproken. Ook daar heeft minister Gilkinet al aangekondigd dat zij in overleg gaan met de andere federale collega's om daar verder werk van te maken richting handhaving en dergelijke meer.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, bedankt voor uw antwoorden. Het is goed om te horen dat er van die handhaving en een eventueel strenger beleid, werk wordt gemaakt. De vraag is waarom het altijd zo lang moet duren. Wij hebben dat hier in de commissie en in de plenaire al herhaaldelijk aan de man gebracht en daar gaat telkens heel veel tijd over. De reizigers en chauffeurs die dagelijks

kampen met overlast, zijn daar het slachtoffer van en die mensen schreeuwen om snelle maatregelen. Ik hoop dan ook dat u volop uw collega's zult aanporren om daar snel werk van te maken. Dit mag niet blijven aanslepen, want het heeft natuurlijk zijn gevolgen. Niet alleen voor het fysieke, maar ook de mentale weerbaarheid van mensen die dagelijks met geweld en overlast te maken krijgen. Het heeft ook te maken met het aantal reizigers dat De Lijn of ander openbaar vervoer de rug toekeert. Daar moet absoluut werk van worden gemaakt, en ik hoop dan ook dat u dat snel zult doen.

Wat dat lik-op-stukbeleid betreft: u zegt dat er nauw contact is met de andere collega's, maar het moet meer zijn dan nauw contact. Mijn vraag is welke concrete stappen u nu reeds hebt gezet naar uw collega van Justitie om werk te maken van een veel strengere aanpak van dat lik-op-stukbeleid. Wanneer gaat die angst nu eindelijk van kamp veranderen?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Het is een dossier dat ons natuurlijk heel nauw aan het hart ligt en dat vooral – en dat is het belangrijkste – heel erg leeft bij het personeel van De Lijn. Dat is iets waar de chauffeurs en alle andere personeelsleden zeer bezorgd over zijn, en terecht. Het gaat om hun veiligheid en het heeft ook een grote impact als zij daar slachtoffer van worden. We hebben het er inderdaad nog niet zo heel lang geleden in de plenaire over gehad. Toen hebt u verwezen naar die 2,8 miljoen euro om die stuurpost af te sluiten, alsook naar die tien extra inspecteurs. Begrijp ik het goed dat die 2,8 miljoen euro volstaat om de stuurpost van alle bussen van De Lijn die we zelf in beheer hebben, af te sluiten? Hoe zit het met die extra inspecteurs? Zijn daar al bepaalde stappen gezet?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Alles komt terug. Dit is ook weer een zoveelste symptoom van een maatschappij die verruwt. Dat zit ook op het niveau van vluchtmisdrijf en wat dat betreft gaat het ook een beetje van kwaad naar erger. Minister, naar aanleiding van dat debatje in de plenaire veertien dagen geleden, heb ik een voorstel geopperd naar analogie met wat bestaat bij politieagenten, inspecteurs en geüniformeerden. Als zij met geweld worden geconfronteerd, krijgen zij gratis rechtsbijstand vanuit de politiezone om zich ook te verweren en te verdedigen voor de rechtbank en zo ook de overtreeders en de geweldenaars te laten vervolgen en berechten. Is dat nog een van de pistes waarover wordt nagedacht voor chauffeurs en ander bedienend personeel op onze bussen en trams van De Lijn, om hen op die manier te ondersteunen? Een busverbod vind ik ook een heel goede maatregel, dat is net zoals een stadionverbod bij het voetbal, maar de vraag is alleen hoe je dat controleert. Meestal heb je in een stadion wel stewards die hun pappenheimers kennen, namelijk de vaste supporters. Ik vind het een krachtig signaal, maar hoe kun je dat door controle ook hard maken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen. Inderdaad, zoals de bedenking van de heer Keulen, kan een busverbod opgelegd worden via een burgemeesterbesluit. Misschien om te verduidelijken, daar is ook een begeleidingstraject aan gekoppeld. Dat ging over een jongere die in overleg met de school en De Lijn een begeleidingstraject kreeg. Dat moet hem ertoe aanzetten dat hij beseft dat hij een laakbaar gedrag vertoond heeft en dat hij dat niet meer gaat doen. Het is een bestuurlijke maatregel, een besluit dat in Kortrijk genomen is in overleg met De Lijn, de politie en de burgemeester. Het strekt misschien tot voorbeeld voor anderen als men geconfronteerd wordt met gevallen van agressie.

U zegt dat het allemaal veel sneller moet, mijnheer Verheyden. Ik kan geen federale regelgeving in het Vlaams Parlement doen goedkeuren. Ik kan ook geen handhavingsmaatregelen nemen, dat is ook federale materie, ik denk dat u dat wel weet. U moet de vraag stellen aan de andere kant van de straat. Alleszins hebben we veel overleg en is er een proefproject lopende rond bodycams bij politiediensten. Ik zou dat liefst zo snel mogelijk uitgerold zien bij onze lijncontroleurs.

Wat betreft het verhaal van de stuurpost, mevrouw Robeyns: voor alle bussen onder de tien jaar wil men die stuurpostafsluiting voorzien, in de mate van het mogelijke. Men heeft daar nu een bedrag van 2,8 miljoen euro voorzien. Elk ander bustype kan wel een andere stuurpostafsluiting moeten hebben, maar alleszins denkt men daar ruim 1230 bussen mee te kunnen uitrusten, wat het veiliger maakt voor de chauffeur. Op het moment dat men zich uitgedaagd voelt en de cabine verlaat, is het natuurlijk niet meer zo veilig. Ik denk dat het een en-en-enverhaal is en dat we daar allemaal moeten rond werken. Het eerste wat we moeten doen, is te rade gaan bij de mensen die een laakbaar gedrag vertonen – gelukkig zijn het er maar enkelen – en hen overtuigen dat dergelijk laakbaar gedrag niet kan. Ik denk dat dit kan door te bestraffen, door de pakkans te vergroten en tal van andere facetten. Dat kan via de bodycams, en ook door de burgerzin te verhogen waardoor men niet wegkijkt als dergelijke zaken gebeuren.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): We zijn ons allemaal bewust dat u geen federale wetgeving kunt laten goedkeuren, maar u kunt wel uw federale collega's blijven aanporren om het probleem niet te laten liggen en het snel aan te pakken. Want het is inderdaad een maatschappelijk probleem. Wees gerust, mijn collega's aan de andere kant van de straat herinneren uw collega's er inderdaad aan dat er werk van moet worden gemaakt. Ik geef hier in het Vlaams Parlement het signaal dat we beter sneller dan te laat met de zaken beginnen. Ik vind het bijzonder jammer dat we het resultaat moeten afwachten van die proefprojecten rond bodycams. Ik denk dat er in het buitenland voldoende voorbeelden zijn dat bodycams nuttig zijn en hun werk doen.

Minister, we gaan u blijven aanporren om werk te maken van deze problematiek om de aanpak van geweld bij de horens te vatten. Wees er zeker van dat we hier nog op terugkomen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de prijs van elektrisch rijden

– 2338 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik moest even denken aan Gary Numan's 'Are 'Friends' Electric?'. Maar goed, dat is al heel lang geleden. 'Mijn wagen, mijn vriend', dat is toch ook al langer geleden. Maar goed, vanuit het beleid worden toch enorme inspanningen geleverd om de overstap naar elektrisch rijden mogelijk te maken. Dat is een goede zaak, daar zijn we het er allemaal over eens.

De uitrol van laadpalen, laadinfrastructuur is volop aan de gang. Bedrijven worden gestimuleerd om hun wagenpark elektrisch te maken en ga zo maar door. Maar niet alle problemen zijn weggewerkt. Volgens Touring blijft de prijs van een

elektrische wagen het grootste obstakel. Ook de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) deelt die bezorgdheid.

We hebben toch even een aantal zaken nagevraagd. We kijken bijvoorbeeld even naar Duitsland, ons buurland. Daar ligt de gemiddelde 'vanaf'-prijs, dat betekent de prijs van goedkoopste uitvoering – en ik ga het exacte cijfer geven – van de top tien maar liefst 21.766 euro lager dan de gemiddelde 'vanaf'-prijs van de top tien in Vlaanderen. Concreet: de gemiddelde prijs voor een volelektrische wagen in Duitsland is 28.502 euro, de gemiddelde prijs voor een volelektrische wagen in Vlaanderen is 60.268 euro.

Nu, er is een verklaring. De buurlanden scoren in dezen beter dan wij. Ik heb nu Duitsland aangehaald, ik kan nog andere voorbeelden geven. Een verklaring kun je voor een stuk vinden in de stimulering die men aanbiedt in de aankoop van dergelijke wagens. Wat hebben ze gedaan in Nederland, Duitsland en Frankrijk? Daar paste men zo'n subsidie voor de aankoop voor elektrische wagens toe, maar tot een bepaald bedrag. Voor duurdere elektrische wagens verviel die stimulering. Nu is men overal wel subsidies aan het afbouwen, voor alle duidelijkheid, maar het heeft er wel voor gezorgd dat de gemiddelde aankoopprijs van zo'n auto naar beneden werd gehaald.

Dus, een subsidiëring van goedkopere wagens zorgt ervoor dat die later, als die afgeschreven zijn – na vier of vijf jaar, vermoed ik – en op de tweedehandsmarkt komen, ook betaalbaarder zijn voor mensen met een lager budget, lees de doorsnee Vlaming.

Nu, de Belgische subsidiëring – dat betekent 100 procent aftrekbaarheid voor bedrijven, zonder plafond – heeft als effect dat men duurdere wagens zal aanschaffen – ik denk aan de Porsches, ik denk aan de Jaguars, ik denk aan de Tesla's – die daarna moeilijker een koper zullen vinden op onze tweedehandsmarkt. Als die duurdere wagens op de markt komen, gaan die niet plotseling voor 'peanuts' verkocht worden.

Daarom heb ik de volgende vragen voor u, minister. Hoe beoordeelt u het verschil in prijs? Bent u in overleg met de federale collega's om deze probleemstelling vanuit de federale wetgeving aan te kaarten? Hoe evalueert u het aanbod van elektrische wagens en plug-inhybrides op de tweedehandsmarkt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw heel interessante vraag, mijnheer Meremans. We maken ons inderdaad zorgen over het verhaal van de elektrische wagens, specifiek voor de particulieren. U verwijst naar de omliggende landen en zegt zelf dat het prijsverschil voor een groot stuk te maken heeft met de stimuleringsmaatregelen die er zijn in Frankrijk, Duitsland en Nederland. U zegt er ook bij dat andere landen die afbouwen. Ik weet niet of u de communicatie van Nederland gisteren gezien hebt. Nederland heeft in het kader van zijn energie- en klimaatplannen een bedrag van 690 miljoen euro op tafel gelegd om specifiek te zorgen voor premies voor zero-emissievoertuigen en voor laadinfrastructuur.

Dat is waar ik persoonlijk ook voorstander van ben. Als je de markt van de elektrische voertuigen wilt stimuleren, dan kun je verschillende dingen doen. Je kunt dat via fiscaliteit doen. En dat doet men op federaal niveau, specifiek voor wat de bedrijfswagens betreft. Daar is er de verhoogde aftrek op de vennootschapsbelasting. Die zorgt ervoor dat de elektrische wagens aantrekkelijker worden in aankoop. Voor de particulieren hebben we louter en alleen een vrijstelling op de belasting, maar die is minimaal en maakt geen verschil inzake de aankoop. Daarom ben ik zelf vragende partij om een premie in te voeren voor het kleinere segment van elektrische wagens, een premie die mensen aanmoedigt om niet te kiezen voor

een nieuwe wagen met een verbrandingsmotor, maar voor een zero-emissievoertuig, omdat er daar vaak nog een prijsverschil is van enkele duizenden euro's. Ik zou ook voorstellen om die premie lineair af te bouwen.

Ik ben ook voorstander van een premie voor de tweedehandsvoertuigen, ook daar voor het kleinere segment, omdat we ook weten dat straks x-aantal tweedehands-bedrijfsvoertuigen op de markt komen. Als de omliggende landen een subsidie geven voor de aankoop van die tweedehandswagens, denk ik dat wij niet moeten achterblijven. Anders worden die wagens allemaal uitgevoerd naar Frankrijk, Nederland en Duitsland, waar men wel een premie geeft voor die tweedehandswagens.

Zoals ik gisteren al gezegd heb, ben ik wel degelijk een believer van een premie voor de zero-emissiewagens en denk ik dat dat de aankoop van zero-emissiewagens kan faciliteren. Ik ben dus blij met uw steun hieromtrent in deze commissie. Ik hoop dat ik die op alle banken krijg van de collega's hier.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Een premie betekent dat u subsidie gaat geven. Daar komt het eigenlijk op neer. Maar u zegt zelf dat de subsidie eindig in de tijd zal zijn. Dan is de vraag of dat de juiste weg is. Of kunnen we de fiscale aftrekbaarheid federaal anders gaan regelen? Dat zijn de zaken die ik hier op tafel leg. Want vergeet niet dat een premie eigenlijk subsidiëren betekent. Dat is oké. Dat is tijdelijk. We zijn met de commissie op bezoek geweest in Scandinavië. Daar bouwt men die subsidies af.

Dus wat gaan we doen? We gaan subsidies geven, maar we weten al dat het tijdelijk is. Ik weet niet of dat de juiste weg is. Ik spreek me daar niet over uit. Ik denk dat we dat moeten onderzoeken. Maar op federaal niveau aan fiscale aftrekbaarheid doen, ongeacht de prijs van de auto, lijkt me ook niet goed. Ik zie bijvoorbeeld dat in Duitsland duidelijk goedkopere elektrische stadswagens worden gekocht, van het type Fiat 500, Volkswagen Up, Volkswagen ID.3 en Dacia Spring. De range van de prijs gaat van 20.990 euro tot 47.155 euro. Als ik het goed gelezen heb in de kranten, was de Vlaming bereid om tot ongeveer 29.000 à 31.000 euro te gaan.

Hoe we het doen, dat laat ik in het midden. Ik weet niet of subsidie de juiste vorm is. Misschien kun je ook fiscaal, via de belastingen op federaal niveau, op een andere manier te werk gaan. Wat we wel moeten vermijden, is dat we naar een systeem gaan waarbij het enkel zal zijn voor ... Niet iedereen heeft een vrij beroep. Niet iedereen heeft een bedrijf dat zo groot of zo multinational is dat het gewoon de wagen gratis geeft. Nu ja, gratis, dat is dus een salariswagen, neem me niet kwalijk. Dat zijn zaken om in het oog te houden.

De manier waarop, daar ga ik mij niet over uitspreken. Maar het is toch wel een feit dat hier volgens mij het best ook eens met de federale overheid over van gedachten wordt gewisseld.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik vind het een ontzettend boeiende discussie en ook ontzettend boeiend welke standpunten er worden ingenomen. Ik dacht dat collega Meremans minister Peeters zou steunen in haar strijd met minister Demir om die subsidie voor elektrische wagens te verwerven, maar dat blijkt toch niet zo eenduidig te zijn.

Ik ben wel blij, collega Meremans, met uw standpunt dat dat federale beleid om bedrijfswagens te gaan subsidiëren en daar heel veel subsidies voor te geven – als

we dat geld allemaal zouden kunnen gebruiken voor mobiliteitsbeleid, zouden we nogal eens een modal shift kunnen bewerkstelligen – geen goed beleid meer is. Ik hoop dat het ook in de toekomst mogelijk zal zijn om daar met u en uw partij samen te werken om dat af te bouwen en mensen loon te geven in plaats van een auto voor het werk dat ze leveren.

Bij de cijfers die u hebt aangehaald, dacht ik eerst dat 20.000 euro lager dan in Vlaanderen mij heel groot verschil leek, maar ik begrijp nu dat dat komt omdat er in Duitsland gemiddeld kleinere wagens worden verkocht en die minder kosten, wat zijn effect heeft. Het is niet zo dat diezelfde auto 20.000 euro goedkoper zou zijn in Duitsland dan in België. Ik begrijp het nu beter.

Minister, fundamenteel is dat wij het met Groen absoluut geen goed idee zouden vinden wanneer we onze buurlanden achternagaan in die subsidie van elektrische wagens. Wat gaat u doen als u wilt concurreren met Nederland, dat nu blijkbaar 600 miljoen euro daarvoor gaat uittrekken? Dan zult u ook aan een enorm bedrag aan subsidies moeten geraken, een enorm bedrag dat eigenlijk zeer hoog is in verhouding tot andere domeinen van uw mobiliteitsbeleid waaraan u geld kunt geven. We gaan toch geen 50 procent van het geld dat we vrijmaken voor ons openbaar vervoer besteden aan subsidies voor elektrische wagens? Hoe zijn we dan bezig met die modal shift?

Met Groen vinden we het wel absoluut belangrijk om de Vlaming te helpen bij de switch naar die elektrificatie. Ik denk dat het daarbij heel belangrijk is dat u vanuit uw beleid benadrukt dat de 'total cost of ownership' voor elektrische wagens eigenlijk al voor de meeste, behalve voor de kleinste, voordelig uitvalt voor wie vandaag een elektrische wagen koopt. De vraag is dan hoe je voor die hoge aankoop prijs de stap kunt helpen zetten. Daar denken wij – ik hoop samen met onze collega Maurits Vande Reyde – dat een subsidie niet de juiste weg is, maar dat we moeten helpen met een vorm van sociale leasing om mensen die dat bedrag niet onmiddellijk op tafel kunnen leggen, op een goedkope manier, misschien met een renteloze lening, over die hindernis te helpen stappen. We denken dat zo'n beleid veel efficiënter is dan de subsidies die u nu voorstelt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, u weet dat onze partij nooit echt voorstander is om zo maar in het wilde weg subsidies toe te kennen, ook niet voor elektrisch rijden. We hebben destijds gezien waartoe de saga met de zonnepanelen geleid heeft. We willen zo'n verhaal zeker niet meer meemaken.

Trouwens, toen wij onlangs nog in de Commissie Vlaams Energie- en Klimaatplan polsten naar mogelijke subsidies voor vrachtwagens omdat men vreest dat transportbedrijven zullen uitwijken naar Nederland omdat men daar veel meer subsidies geeft voor nieuwe elektrische vrachtwagens, stond u daar eerder afkerig tegenover. Nu zou men ineens zomaar subsidies gaan rondstrooien voor dat kleine segment.

Ik noem dat trouwens een discriminatie, want er zijn heel veel mensen die met een middenklassenwagen rijden die geen subsidies zouden kunnen krijgen. Ik denk dat u dan evengoed nog eens de sector van de synthetische brandstoffen subsidies kunt geven. Wanneer men morgen massaal synthetische brandstoffen kan tanken, zou de uitstoot al serieus verminderen. Ook wij stellen ons dus serieuze vragen bij uw plannen om eventueel een subsidie toe te kennen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, ik wilde toch ook even wijzen op de mogelijke gevaren of beperkingen in verband met subsidies of premies. We zien dat sommige

auto's misschien ook wel duurder gaan worden. Dan gaat de subsidie niet rechtstreeks naar de koper, maar wel naar de fabrikant. Men haalt hier ook aan dat de wagen eerst betaald moet worden, en je dat achteraf via de belastingen terug kunt krijgen, maar het blijft wel zo dat de aankoopprijs eerst betaald moet worden. Pas anderhalf jaar later krijg je dan een bedrag terug. Ik zie daar dus toch nog wel een aantal beperkingen in.

In de commissievergadering van januari hadden we het ook over die tweehandsvoertuigen, en dat we ervoor moeten zorgen dat die hier blijven. U gaf aan dat daar een studie over liep, en die zou in april afgeleverd worden. Mijn vraag is of die studie er inmiddels al is, of wanneer die verwacht wordt.

Bart Claes (Vlaams Belang): Collega Meremans, u bent een zeer gewaardeerde collega, maar ik vind uw gedachtegang in dezen toch een beetje vreemd, om te pleiten voor een subsidie. *(Opmerkingen van Marius Meremans)*

Ik heb gisteren in de commissie Energie nog een zeer goed gesprek gehad met minister Demir. Zij is nu al een jaar aan het strijden voor de knip in de groenestroomcertificaten, dat is een andere subsidie uit het verleden die we nu allemaal meedragen, en ons meer dan 1,2 miljard euro extra kost in de energiefacturen van de gezinnen. Minister Demir probeert die nu al een jaar te vernietigen, en dat lukt maar niet. Nu pleit u eigenlijk voor een bijna gelijkaardig principe, maar dan met de aankoop van elektrische wagens.

Ik snap eigenlijk niet waarom er zo vaak wordt gezegd dat we die moeten subsidiëren, want er wordt altijd gezegd dat zo'n elektrische wagen geweldig is. Maar als iets geweldig is, dan zouden we toch verwachten dat de mensen vanzelf zullen overstappen en we dat toch niet zouden moeten subsidiëren. We zitten hier niet meer met een Nokia 3310. Dat was goedkoper, dat was stevig, je moest hem maar één keer per week opladen. Wij zitten hier nu allemaal met een duurdere smartphone die niet is gesubsidieerd. Toch hebben we allemaal die overstap gemaakt. Maar bij elektrische wagens gaat het bij veel mensen niet alleen over de prijs, het gaat ook over het gebruiksgemak dat er nog niet is. Die technologie staat voor veel mensen gewoon nog niet op punt.

Veel van die wagens worden bovendien gewoon niet bij ons gemaakt, zelfs niet in Europa. Dat we daar dan subsidies aan geven, en dat we rechtstreeks centen jagen in de 'pocket' van Elon Musk of in de zakken van China, lijkt mij toch vreemd en strategisch niet de beste optie.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik val hier van de ene verbazing in de andere. De partij die zich altijd de partij van de auto noemt, is nu tegen premies om een auto aan te laten kopen door particulieren. De partij die zich altijd de partij van de auto noemt en die beducht is dat niks naar het buitenland mag gaan, is tegen een premie voor een tweedehandsvoertuig. Terwijl uit de studie – waar al naar werd verwezen – die wij hebben laten doen naar de tweedehandsvoertuigenmarkt net blijkt dat, als we een premie geven zoals de omliggende landen doen, die tweedehandsvoertuigen ook hier zullen blijven. Ik vind het een klein beetje vreemd dat de partij van de auto, zoals ze zichzelf noemen, hier nu helemaal tegen is.

Collega's, wij zitten met immense uitdagingen rond het klimaat. Wij hebben ambitieuze doelstellingen op tafel gelegd om de CO₂-reductie door te voeren. Men heeft mij gevraagd om een aantal voorstellen op tafel te leggen voor een CO₂-reductie rond transport. Ja, ik heb, zoals ik gisteren heb gezegd, daar een aantal maatregelen voor laten uitwerken. Enerzijds zijn dat een aantal maatregelen die het zero-emissierijden faciliteren, niet alleen voor particuliere personenwagens, maar ook voor het vrachtvervoer, bestelbussen en het openbaar vervoer. Daarnaast heb

ik andere fiscale maatregelen op tafel gelegd. Als we kijken naar het segment van de tweedehandsmarkt: uit die elementen uit de studie blijkt duidelijk dat wanneer je tot een bepaalde grens een premie op tafel legt voor de tweedehandsvoertuigen, dat ertoe zal leiden dat die tweehandszero-emissievoertuigen hier bij ons blijven rondrijden.

Sommigen zeggen dat ze absoluut niet in een premie geloven. Collega's, we hebben een CO₂-reducerende maatregel ingevoerd voor het wonen. We hebben daar tal van premies op tafel gelegd om woningen energiezuiniger te maken, en om mensen aan te moedigen de woning niet met een fossiele verbrandingsketel te verwarmen, maar met een warmtepomp. Collega's, daar leggen we premies voor op tafel. Je kunt dat doen voor wonen, maar het kan absoluut niet voor transport. Dan vraag ik opnieuw om mij dan te zeggen welke maatregelen we wel op tafel kunnen leggen om de CO₂-reductie, die binnenkort 30 procent moet bedragen, door te voeren.

Je hebt niet oneindig veel mogelijkheden. Je kunt opnieuw sturen via fiscaliteit, of via een premie. Ik wil uiteraard het water niet naar de zee dragen, ik zeg dat het alleen een premie voor particulieren is, die ook geldt voor deelmobiliteit, en dat het een beperkte premie is, die ook in de tijd afbouwt. Kom mij hier niet zeggen dat omliggende landen dat afbouwen, want dan refereer ik opnieuw aan Nederland, dat niet langer dan gisteren heeft aangekondigd dat het het zero-emissierijden wel volop wil faciliteren, en dat het wel extra steun gaat geven richting particulieren en tweedehandsvoertuigen. Daarom val ik hier van de ene verbazing in de andere.

Een CO₂-reductie voor wonen kunnen we wel met premies doen, maar een CO₂-reductie voor transport mag niet met premies. Sorry, ik vind dat een vreemde redenering, zeker als uit studies blijkt dat men het bij de buurlanden wel allemaal doet. Waarom moeten wij dan achterblijven, of willen we die CO₂-reductie niet? Als we dat niet willen, dan moeten we ook eerlijk zijn. Als jullie die ambitieuze doelstelling niet willen halen, zeg het dan ook. Het zijn alleszins vreemde zaken die ik hier hoor.

Voorzitter, hier vandaag aankondigen dat de technologie voor de elektrische voertuigen nog niet op punt staat: ik weet niet waar u die kwakkel hebt gehoord, maar dat is echt je reinste onzin. Mijn man rijdt al twee jaar met een elektrisch voertuig. Ik rij ook sinds kort met een elektrisch voertuig. Ik doe daar heel wat kilometers mee. Kom mij nu niet zeggen dat de technologie nog niet op punt staat. Ik vind dat u een zeer vreemd standpunt inneemt. Die technologie staat wel degelijk op punt. Voor het kleinere segment is de aankoopprijs vandaag voor velen nog net iets te hoog om de beslissing te nemen en de stap te zetten richting zero emissie. Wel, daarin wil ik faciliteren. Ik wil zorgen dat die mensen wel die stap nemen en dat we zo onze klimaatdoelstellingen effectief kunnen bereiken. Ik hoop dat dit iets is wat iedereen in deze commissie ook absoluut wil.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, nochtans horen wij bij diverse partijen toch andere meningen. U mag niet alles op een hoop gooien, want een premie geven voor een wagen, betekent dat u een premie gaat geven voor een gebruiksvoorwerp. Ik denk dat je dat niet 100 procent kunt vergelijken met energiezuinige maatregelen voor een woning. Dat is nogal een verschil.

Waar je moet voor zorgen, is dat die markt meer gaat inzetten op de verkoop van de goedkopere wagens, en dat kun je doen met fiscale maatregelen. We hebben gezien in Noorwegen, Zweden en Duitsland dat men de subsidie verlaagt. Want wat gaat er gebeuren? Het is altijd hetzelfde: men geeft een premie maar men zegt dat die tijdelijk is. En wat gebeurt er dan nadien? Wat dan? Dan werk je beter

met iets dat duurzamer is en dat de mensen blijven voelen. Dat kan via fiscale maatregelen, en die zitten federaal. Ik denk dat dat een betere manier is.

Je moet er, ook bij stimuleringsmaatregelen voor bedrijven, voor zorgen dat die meer gaan inzetten op de goedkopere modellen, waardoor die op de tweedehandsmarkt komen, waar dan opnieuw de prijzen gaan zakken. Misschien kunnen we de studie van de tweedehandsmarkt ook eens in onze commissie bespreken.

We moeten gaan – ik blijf daarvan overtuigd – naar de betaalbare elektrische auto. Over de weg ernaartoe verschillen de inzichten. Volgens mij ligt de knoop voor een stuk bij fiscale maatregelen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het combiticket voor het openbaar vervoer – 2342 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het is recent dat de Kamercommissie Mobiliteit een voorstel van resolutie goedkeurde waarin er wordt gepleit voor een combiticket waarmee reizigers onbeperkt gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer in dit land, dus zowel de NMBS, De Lijn, de MIVB en TEC. In deze resolutie wordt de Federale Regering de opdracht gegeven om samen met de gewesten en de openbaarvervoersmaatschappijen te onderzoeken hoe een combiticket kan worden ingevoerd.

Vanzelfsprekend steunt ook onze fractie, zowel in de Kamer als hier in het Vlaams Parlement, de ticketintegratie, weliswaar mits een noodzakelijke randvoorwaarde: ticketintegratie mag geen nieuwe financiële geldstromen tussen bepaalde deelstaten en andere deelstaten en/of het federaal niveau tot stand brengen. Met andere woorden, transfers op de kap van de gebruiker van het openbaar vervoer willen we niet zien. Het is niet de bedoeling dat gewesten die hun openbaar vervoer inrichten met meer aandacht voor de vervoersvraag, zoals Vlaanderen, nefaste beleidskeuzes op andere niveaus inzake mobiliteit, bijkomend moeten gaan financieren.

Minister, is er hierover overleg gepleegd tussen de verschillende gewesten en de federale overheid? Kunt u een stand van zaken, wat dat betreft, nader schetsen?

Ik neem aan dat de integratie niet zo evident is, er zijn moeilijkheden. Wat zijn volgens u de belangrijkste belemmeringen om tot een dergelijk combiticket te komen?

Wat is uw standpunt, al ga ik er op basis van de federale resolutie van uit dat u ook voorstander bent? Welke initiatieven zult u nemen om de realisatie van een combiticket in dit land te bespoedigen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Maertens, voor uw vraag. Ook hier hebben we het er in de commissie van 2 maart nog over gehad. Zoals ik toen al heb meegedeeld heb ik duidelijk gesteld dat ik voorstander ben van combitickets als het gaat over parkings en het openbaar vervoer. We doen dat onder andere in Gent en Antwerpen. Een combiticket wat betreft de vier openbaarvervoersmaatschappijen doen we in het Brussels. Daar werkt dat ook en is het op elkaar afgestemd. Het

gaat om het hele verhaal van Brupass en Brupass XL. We hebben dat in het kader van het geijkte GEN-overleg (Gewestelijk Expresnet) uitgewerkt, maar een uitbreiding naar heel ons land, een nationale uitbreiding, dat achten de vier openbaarvervoermaatschappijen op dit ogenblik als onrealistisch en zelfs niet wenselijk. Alleszins zitten de vier openbaarvervoermaatschappijen regelmatig samen in overleg met elkaar, maar ze komen dus tot de conclusie dat het niet realistisch is.

Wat betreft de belangrijkste belemmeringen, zijn de belemmeringen op nationaal niveau enerzijds het verschil in tariefmodellen die er her en der zijn. Dat zorgt ervoor dat het niet eenvoudig is om tot een nationale ticketintegratie te komen. Anderzijds zegt men ook dat het een hogere impact zou kunnen hebben op de inkomsten, terwijl die middelen net nodig zijn om een kwalitatief aanbod uit te rollen. Dus op dit ogenblik geeft men duidelijk aan dat men liever focust op het aanbodverbeteringsproces, eerder dan systemen waarbij men tarieven naar onder of naar boven zou moeten bijstellen. Naar boven zou natuurlijk meer inkomsten met zich mee brengen; als het naar onder bijstellen is, is het minder evident. Dat geldt voor de vier openbaarvervoermaatschappijen, u weet dat de tarieven overal verschillend zijn.

Dan kom ik aan uw derde vraag: welke initiatieven nemen we om de realisatie te bespoedigen? Er zijn tal van uitdagingen om een tariefintegratie op nationaal vlak te bespoedigen, maar we zorgen wel voor een heel aantal andere combitickets, onder andere met respectievelijke systemen van derde-betalers, waarbij onder andere akkoorden gesloten worden met gemeentes of met, zoals ik al zei, welbepaalde parkings. Het is vooral belangrijk dat we daar in eerste instantie massaal op blijven inzetten om zo de reiziger meer comfort te bieden en ook aan te moedigen om sneller gebruik te maken van het openbaar vervoer.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het is inderdaad goed dat we voor wat Vlaanderen betreft, al de combinatie met de parkings zoeken. Dat loopt ook goed met de deelfietsen, de deelmobiliteit. Dat is ook in de toekomst belangrijker en belangrijker. Dat moeten we zeker gaan doen.

Bij de redenering van de vervoermaatschappijen zegt u dat ze het onrealistisch, niet wenselijk achten omdat er een verschil is in tariefmodellen. Nu, in principe sluit een combiticket niet uit dat er verschillende tarieven zijn. Volgens mij hoeft er geen tariefgelijkschakeling te zijn om een integratie van het ticket te hebben, alleen moet de infrastructuur er dan op voorbereid zijn. Daar zit het angeltje. Dan moet je een infrastructuur hebben die enorm gedigitaliseerd is, waar de toepassingen er zijn in hardware, maar waar natuurlijk ook de software is. Ik begrijp dat we niet te snel kunnen springen wat dat betreft. We hebben daarnet even Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer (ReTiBo) aangehaald, dan zijn de ervaringen wat dat betreft niet al te fantastisch. Maar goed, ik denk dat we alles in het vooruitzicht moeten blijven stellen en dat de infrastructuur, nieuwe bussen, haltes, enzovoort uitgerust moeten zijn om zoiets te gaan doen.

Er is absoluut nog veel werk aan de winkel. Ik begrijp ook dat men redeneert, terecht ook, dat het aanbod de grootste prioriteit is. Dat ga ik zeker ook beamen, maar het zou toch jammer zijn dat we het idee om dat te doen op zich loslaten. We zijn wellicht niet zo heel erg ver van een tijdperk waarbij iedereen zich ofwel met de smartphone, ofwel met de identiteitskaart, of zelfs met een chip ingebouwd in ons menselijk weefsel – het gebeurt bijvoorbeeld al in de arm – op die manier voor alles kan identificeren en waar voor alles oplossingen zijn. Het zou niet slecht zijn om op die trein aanwezig te blijven. Als daar internationaal andere voorbeelden voor zijn, moeten we daar de ogen voor openhouden en kunnen we misschien ooit toch eens dat combiticket realiseren.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Het voorstel voor een combiticket is een heel goed voorstel en dat kan het gemak om het openbaar vervoer te gebruiken ongelooflijk vergroten. Minister, in die zin ben ik wel ontgoocheld in uw antwoord want u doet eigenlijk de deur dicht. U zegt dat we ons daar niet mee gaan bezighouden, dat we eerst het aanbod gaan uitbreiden.

Technisch is dit perfect mogelijk. De vraag is alleen hoe je de inkomsten gaat bepalen en hoe je die gaat verdelen. Collega Maertens, in dat opzicht is mijn repliek aan u: ik weet niet goed hoe ik uw standpunt moet begrijpen, dat dit niet mag leiden tot transfers? Dat zal altijd leiden tot een bepaalde verschuiving. Als je dat tot op de centiem wilt gaan bepalen, dat je daar geen verlies aan lijdt, dan moet je niet aan de oefening beginnen want dat is niet realiseerbaar. Maar als je met vier organisaties rond de tafel zit en je bekijkt misschien eerst en vooral voor bepaalde trajecten hoe je met twee busmaatschappijen of met één busmaatschappij, regionale maatschappij, en de NMBS tot meer integratie kunt komen, vermijd je toch al dat mensen twee tickets moeten kopen. Minister, waar een wil is, is een weg. Dit gaat vooral over het financiële. Collega Maertens, voor alle duidelijkheid: ik vind ook dat daar geen grote transfers van mogen komen. Dat moet wel duidelijk zijn. Het gaat me erom dat je niet de kleine verschillen kunt uitsluiten.

Minister, ik roep u toch op om De Lijn de opdracht te geven om mee te werken aan de uitvoering van die federale resolutie. Dat zou een heel mooie realisatie zijn. We moeten echt kijken wat de stappen zijn die nodig zijn om zo ver te kunnen komen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Dank u, minister. Ik ben eerlijk gezegd een beetje verwonderd over uw antwoord. Ik dacht dat u en uw partij wel voorstander waren van het combiticket. Wij zijn dat alleszins wel, en we hebben hier daarrond ook al eens een voorstel neergelegd.

Ik heb ook begrepen dat de adviezen op politiek niveau blijkbaar wel positief waren, als ik goed ben ingelicht, dat minister Gilkinet in naam van de interministeriële conferentie (IMC) alleszins positief geadviseerd heeft. Dat gebeurt toch in naam van alle ministers, ook in uw naam lijkt me dan.

Wat de vervoersmaatschappijen betreft, was er blijkbaar alleen maar een negatief advies van de NMBS, en was er vanuit De Lijn en Transport En Commun (TEC) zelfs helemaal geen advies. Ik zou er ook hier dus toch voor willen pleiten om de kans niet te missen. Het zijn inderdaad modaliteiten enzoverder die afgetoetst moeten worden, maar ik denk dat we ons als Vlaanderen toch best wel achter het idee van een combiticket zouden scharen, vooral in het kader van de aantrekkelijkheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer. En uiteraard is er ook werk op het vlak van aanbod.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Ik wil toch eerst even verduidelijken dat het niet zo is dat ik het niet wil. Ik denk dat het de reiziger inderdaad enorm zou ontzorgen, als we dat zouden kunnen doen. Maar als de vier openbaarvervoermaatschappijen samenzitten en finaal tot het besluit komen dat het op dit ogenblik niet gaat, dat het niet werkt, dan kan ik hen voor alle duidelijkheid niet dwingen.

Ten tweede, als het gaat over die tariefmodellen wil ik toch even iets verduidelijken. Het is de reden dat het wel werkt met de Brupass. De NMBS werkt met een tariefmodel waarbij je tarief afhankelijk is van de afstand: hoe langer je reist, hoe meer je moet betalen. Het tarief bij de bus en tram hangt niet af van de afstand,

het gaat erover om vast te houden aan bussen en trams die tijdsgebonden rijden. Dat is daar dus al een verschil. Nu, als je dat binnen een beperkt gebied doet, zoals Brussel, dan kun je dat tarief van de NMBS wel linken aan hetzelfde model, en dan is dat een soortgelijk verhaal. En dat kan men niet op nationaal vlak uitrollen, vanwege het verschil in die modellen. Dat is de boodschap die men geeft namens de openbaarvervoermodellen.

Dan zeg ik opnieuw: wij geloven er wel in, en we faciliteren dat ook volop met onder andere dat combiticket in Antwerpen en Gent. Oké, daar zijn ook nog wel wat strubbelingen, omdat men dan heel vaak zit met welke afdrachten waar moeten gaan gebeuren. Ik zeg opnieuw: wij zijn zeker mee vragende partij, en ik denk dat het de klant alleen maar zal ontzorgen. Daarom hadden we op de IMC met de vier bevoegde ministers ook duidelijk die opdracht gegeven aan de openbaarvervoerbedrijven: ga ermee aan de slag. Maar ik zeg het opnieuw, wij kunnen hun armen niet omdraaien, wij kunnen hen daar niet absoluut toe dwingen.

Als het gaat over de opbrengsten als dusdanig, dan blijf ik wel bij mijn standpunt. Ik denk dat we nog altijd in eerste instantie de opbrengsten die we bij De Lijn hebben, volop moeten investeren in De Lijn: om het aanbod te verbeteren, om een transformationeler verhaal te krijgen, om ons materiaal en dergelijke op te krikken. Dat zijn allemaal een aantal aspecten die zeker ook gelden.

Dat neemt niet weg dat ik er voorstander van blijf. Ik denk dat iedereen hier wel voorstander is. Maar het moet allemaal ook technisch haalbaar zijn, het moet allemaal finaal ook kunnen. Als dat vandaag de dag technisch niet evident is, dan zullen we moeten kijken hoe het toekomstgericht wel kan. Maar dat is de boodschap die we vandaag te geven hebben, en ik denk dat we dan vooral moeten focussen op de werking van De Lijn als dusdanig. Ik denk dat we die op dit ogenblik de hoogste prioriteit moeten geven, meer dan het verhaal dat op dit ogenblik weinig kans van slagen heeft.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u, minister, voor uw antwoord.

Ik denk dat de misverstanden hier in de zaal, of de verkeerde interpretatie, zijn ontstaan door... Het ging inderdaad over de vervoersmaatschappijen en u zei dat het onrealistisch wordt geacht, maar ook niet wenselijk. En dat het misschien niet wenselijk is om het nu, stante pede, in te voeren: daar kan ik me bij neerleggen. Maar ik denk wel dat we dat altijd in perspectief moeten houden. En we hebben daar als overheid wel een hefboom. We hebben de openbaredienstcontracten. Als er afspraken zijn tussen de overheden, kan perfect in een volgend contract met die dienstverlener worden afgesproken dat daarin wel wordt geïnvesteerd, dat er wel voorbereidingen worden getroffen. Wat dat betreft mogen we inderdaad gerust over het muurtje durven kijken. Als we zien dat er in andere landen wel zo'n combiticket mogelijk is met verschillende vervoersmaatschappijen, dan moet dat wel kunnen.

U gaf het voorbeeld van Brussel aan, waar het aspect van de beperktere regio speelt. Ik besef ook dat dat nu niet de grote prioriteit zal zijn, en ik ben het er voor alle duidelijkheid absoluut mee eens. Maar in de toekomst moeten we dan misschien eens kijken of het voor vervoerregioraden, in andere grote steden in het land, en hier in Vlaanderen, een optie is om daarrond proefprojecten te organiseren.

Maar laat ons misschien vooral kijken hoe het elders kan, en de andere overheden aansporen om dat niet uit het oog te verliezen. En dan kan het er wellicht ooit wel eens van komen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.