

vergadering **C237**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 11 mei 2023



Vlaams
Parlement

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zelfrijdende bussen – 2385 (2022-2023)	3
VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over batterijwisselstations voor elektrische wagens – 2393 (2022-2023)	7
VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de parkeerproblematiek van vrachtwagens – 2487 (2022-2023)	11
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van bussen van De Lijn voor personen met een handicap – 2428 (2022-2023)	15
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hervorming van het leerlingenvervoer en de testfase van een app van De Lijn – 2440 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de digitalisering van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs – 2445 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de digitalisering door De Lijn van de registratie van leerlingen van het buitengewoon onderwijs – 2447 (2022-2023)	21
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het door een burgemeester opgelegde verbod op het gebruik van de bussen van De Lijn wegens overlast – 2443 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het opleggen van een busverbod wegens agressie tegen chauffeurs van De Lijn – 2452 (2022-2023)	27
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kustvisie – 2448 (2022-2023)	32

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zelfrijdende bussen – 2385 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Collega's, voorzitter, minister, sinds donderdag 20 april van dit jaar rijden er op de toeristische belevingsroute Terhills in Dilsen-Stokkem – u niet onbekend – en Maasmechelen zelfrijdende shuttles. Die brengen bezoekers en gasten naar de verschillende trekpleisters. Dit doen de shuttles dagelijks acht uur lang en om de tien minuten passeren die shuttles een van de vijf haltes over een traject van 4,5 kilometer. U hebt het zelf ingehuldigd, minister, u weet dat van de hoed en de rand. Elke shuttle biedt bovendien plaats aan twaalf passagiers en is zelfs rolstoeltoegankelijk. Zelfrijdend betekent in dezen ook volledig zelfstandig en niet, zoals tot voor kort, nog met een veiligheidssteward aan boord. Het mobiliteitsproject kost 4 miljoen euro voor een periode van tien jaar en u financierde ook mee in het project, als minister van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

Hiermee is een mijlpaal genomen. Zowel op technologisch vlak als op mentaal vlak is het nu mogelijk om nieuwe sprongen voorwaarts te maken. Meestal gaat het snel zodra de grootste klip genomen is, zodra de kop eraf is, want de volgende stappen worden kleiner en dan krijg je een soort van acceleratie.

Voorzitter, collega's, zelfrijdende voertuigen, zowel wagens, bussen als vrachtwagens komen eraan, en dat gegeven zal het mobiliteitsbeeld radicaal wijzigen. Het zijn wat dat betreft boeiende tijden, met alle technologische vernieuwingen en de daarbij horende mogelijkheden voor de mensheid.

Voor een zelfrijdende auto is het misschien nog wat vroeg, maar voor een aantal trajecten waar nu een bus, tram of trambus rijdt, kunnen er misschien wel al toekomstplannen worden gemaakt. Een tram heeft zijn eigen traject, sommige hebben een eigen specifieke bedding. Ook voor de trambus zal er in de toekomst meer eigen bedding komen en op een aantal locaties zal een bus hopelijk ook over een vrijliggende bedding kunnen rijden.

We weten allemaal dat het merendeel van de kostprijs van het openbaar vervoer de personeelskost is en dat het vooral niet rendabel is in de vroege en late uren. Daarvoor hebben we het comité voor preventie en bescherming op het werk (CPBW) van De Lijn zelfs niet nodig.

Zo zouden we een aantal assen kunnen definiëren en uitrusten waardoor daar autonoom rijden mogelijk wordt. Hierop kan dan ook worden gereden in de vroege en de late uren. Nu laat de NMBS bijvoorbeeld reizigers betalen om te parkeren aan het station en daardoor jagen ze reizigers weg. In plaats daarvan zouden ze waar het kan een traject kunnen realiseren voor een zelfrijdende shuttle zodat mensen hun wagen kunnen achterlaten op parkings, maar ook de garantie hebben dat er een shuttleverbinding is van 's morgens vroeg voor de eerste trein tot 's avonds laat na de laatste trein. Maar ook in een aantal steden waar men nu kleinere en elektrische busjes vraagt aan De Lijn zou een autonoom rijdende shuttle soelaas kunnen bieden. Ik denk aan toeristische locaties in steden als Gent en Brugge.

Minister, ik heb drie korte en heel concrete vragen. Hoe matuur is het proefproject in Terhills? Zijn er plaatsen waar dat zou kunnen worden uitgerold, maar dan in termen van openbaar vervoer? Wat zijn de volgende stappen die u zult nemen om autonoom shuttle- en busvervoer ook in de rest van Vlaanderen te introduceren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Keulen, voor uw vraag over de zelfrijdende bussen. Heel het domein van de autonome mobiliteit is sowieso iets dat op dit ogenblik echt in een stroomversnelling komt, als we kijken naar het autonoom varen, maar zeker ook het autonoom rijden.

Ik heb inderdaad in Terhills in een proeftuin, een afgebakend terrein, mogen ervaren hoe de technologische vooruitgang daar echt een vlucht neemt. Daar was een autonome shuttle die zonder enige bijstand van een externe chauffeur binnen een afgesloten bedding op een heel succesvolle wijze kon rondrijden.

Vijf jaar geleden dachten we allemaal dat dat toekomstmuziek was, terwijl het nu, vandaag de dag, hier in Vlaanderen al effectief gebeurt. Dus wat dat betreft, denk ik dat we daar alleszins allemaal heel blij mee mogen zijn.

U vraagt mij hoe matuur dat proefproject is. Alleszins gaat het hier over een EFRO-project (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling) van Smart Mobility Terhills en ik kan ik u daaromtrent alleszins zeker meegeven dat dit een volledige mobiliteitsoplossing aanbiedt aan de bezoekers van Terhills. Die autonome busjes rijden daar dus op een circuit en die kunnen via een app gecontacteerd worden door de reizigers, zodat de reizigers daarvan gebruik kunnen maken. Dat is dus alleszins een enorme meerwaarde.

Ik kan u daaromtrent meegeven dat die rijdende busjes daar eigenlijk zeven op zeven rijden. Het is een project van de Limburgse Reconversie­maatschappij (LRM), Flanders Make en De Lijn zelf. Zij hebben samen dit autonoom vervoers­stelsel ontwikkeld met zelfrijdende shuttles. Deze zijn dus volledig stewardloos, wat op zich toch ook heel belangrijk is. Ze kunnen rijden over een traject van 2,5 kilometer, dat is van Terhills hotel tot aan Terhills Resort. Daartussen kan men voor gebruikmaken van de fietsen en dergelijke, die daar ook ter beschikking zijn, en de nodige boekingen doen via de app.

In de shuttle zelf is er plaats voor twaalf passagiers. Die is ook rolstoeltoegankelijk. Dat is sowieso altijd heel belangrijk. Ze kunnen dertien uur rijden zonder dat ze opgeladen hoeven te worden. Ik zou alleszins zeggen: veel meer van dat.

U vraagt ook of dat op nog meer plaatsen in Vlaanderen kopieerbaar is. Ik denk het zeker wel. Ik weet dat ik een tijd geleden in het Gentse, ter hoogte van het ziekenhuis Maria Middelaars, was en dat men daar ook een proefproject had. Maar dat is stopgezet omdat dat niet robuust was. Ik denk alleszins dat men op terreinen waar een vast parcours aangeduid kan worden, dit prachtige project van Smart Mobility Terhills perfect kan gaan kopiëren.

Wat zijn de volgende stappen die we nog gaan nemen? Ik denk dat ik een tijdje geleden naar aanleiding van een vraag van u, mijnheer Keulen, heb aangekondigd dat we sowieso een taskforce rond autonoom rijden willen faciliteren. Ik denk echt dat we daar de koe bij de hoorns moeten vatten en alles op alles moeten zetten zodat we die koploerspositie blijven behouden.

Als overheid denk ik dat we daar een dubbele rol op ons kunnen nemen, enerzijds via participatie in tal van private projecten zodat we ook hier meer de markt kunnen sturen, en anderzijds – uiteraard ook heel belangrijk – door te zorgen dat dat regelgevend kader voor autonoom rijden nu al futureproof wordt aangepakt, zodat we dan ook heel snel kunnen schakelen als er nog dergelijke nieuwe projecten op touw worden gezet.

Wat dat betreft denk ik dat we sowieso de expertise, die her en der al aanwezig is vanuit de private sector, vanuit andere stakeholders, moeten kunnen bundelen en dat we daar als het ware een adviescentrum en taskforce moeten uitrollen om er opnieuw voor te zorgen dat we in Vlaanderen een koploerspositie kunnen behouden.

Voilà, ik denk dat dat een antwoord is op uw vragen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): 'In der Beschränkung zeigt sich der Meister', maar soms moeten we ook iets meer durven dan alleen maar bescheiden zijn. In de eerste plaats moeten we ervoor zorgen dat we ons openbaar vervoer goed geregeld krijgen. Dat moet met alle processen van vergroening, maar daarnaast is innovatie iets dat ook parallel daarmee kan gebeuren. Ik zie die zelfrijdende voertuigen nog niet overal populair worden en overal kunnen, maar ik denk dat daar vandaag meer mogelijk moet zijn dan wat we er nu mee doen.

U beschikt zoals elke minister over innovatiekredieten. Ik zou die voor een stuk in technologische ontwikkelingen durven aan te wenden. Maar ook op het wetgevend vlak kunnen we innoveren. Ik verwijs naar het Verdrag van Wenen uit 1968, dat vooral te maken heeft met de verzekeringssector. In een vervoermiddel moet er altijd een chauffeur zijn, want die moet altijd aansprakelijk zijn wat het verzekeringstechnische luik betreft van diegenen die zich in het verkeer begeven. Eigenlijk moeten we dat toch allemaal eens onderzoeken en proberen om daar stappen voorwaarts in te zetten. Want ik denk dat dit op een zeker moment in een stroomversnelling zal komen en dan gaan we – net zoals we op een zeker ogenblik iPhones en computers hadden – moeten vaststellen dat de technologie er plotseling is. Het lijkt ook heel snel evident. Ik denk dat we mee moeten met die ontwikkelingen en inderdaad allemaal op onze qui-vive blijven.

We moeten zaken zoals die ontwikkeling in Terhills als hefboom gebruiken om het verder, waar het mogelijk is en nu al kan, in Vlaanderen uit te rollen, minister. We moeten durven uit te pakken met de zaken die goed zijn en we moeten ze ook durven te verkopen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, ik denk dat we als Limburgers heel trots zijn dat dit project in ons eigen Limburg, dankzij Limburgse middelen uitgerold kan worden, en dat het een succes is.

Een tijdje geleden reden er ook autonome shuttles van de hogeschool PXL rond. Dat project is vroegtijdig stopgezet omdat er toch wel wat problemen waren. Ik ben toen zelf met de YOUCA-studenten die busjes gaan testen. Telkens wanneer er een voetganger of fietser in de buurt kwam, wist dat busje niet goed hoe te reageren. Zo is dat busje uiteindelijk ook tegen een heg uitgeweken, omdat er een jogger te dicht in de buurt kwam. Ik vraag mij af wat het verschil dan is met de busjes op rails, want ook daar zijn andere gasten zoals fietsers en voetgangers die op dat traject aanwezig zijn. Hoe komt het dat dat daar wel een succes is?

U haalde net aan dat u wilt beginnen met het aanpassen van het regelgevend kader. Ik had ook begrepen dat er een taskforce autonoom vervoer uitgerold zou worden. Hebt u er al zicht op wanneer dat zal gebeuren?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, minister, ik denk dat de zelfrijdende bussen zonder chauffeur nog niet al te snel zullen opduiken in Vlaanderen. Maar er zit inderdaad wel toekomstmuziek in dit project. Een zelfrijdende bus veilig langs allerlei obstakels, hindernissen of weggebruikers – zoals collega Mertens zojuist heeft aangehaald – loodsen, is niet zo evident.

Ik denk daarbij ook aan het project bij Brussels Airport om een zelfrijdende elektrische bus te laten rondrijden op de luchthaven. Dat is destijds afgeblazen omdat

de ontwikkeling van het project complexer was dan verwacht. Dan resten er nog de regelgeving en de juridische aansprakelijkheid.

Ik heb ongeveer dezelfde vragen als collega Mertens. Hoever staat u met die taskforce autonoom vervoer?

Wat zijn de verkeerstechnische vorderingen? Is daar ook een Europees of federaal overleg rond gepland?

U stelt dat autonome wagens op level 3 nog niet zo sterk aanwezig zijn, maar de realiteit is wel dat heel wat constructeurs – en in het algemeen de Chinezen – vaak nieuwe elektrische modellen lanceren met de nieuwste technieken. Level 3 zit daar wel eens in. Zal de overheid niet te laat komen en achter de feiten aanhollen?

Wat zijn de verdere plannen en concretisering voor het project op de luchthaven wat dat autonoom vervoer betreft? Is dat volledig opgeborgen of gaat men dat opnieuw uit de kast halen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Ik wil, voor alle duidelijkheid, nog even het volgende aanstippen. In het autonoom rijden heb je vijf levels, dat weet u. Bij Terhills rijdt momenteel een autonome shuttle, dat is een project op level 4. Het busje rijdt dus zonder chauffeur, volledig stewardless. Dat project werd uitgerold met meerdere partners samen. Ik heb daarstraks al gezegd dat het gaat om Flanders Make enerzijds en De Lijn anderzijds. Nu, dat project is uitgerold met meerdere partners samen. We kregen daarvoor middelen uit het EFRO en ook de LRM participeerde. In totaal ging dit over 4 miljoen euro, maar intussen is duidelijk gebleken dat de investering die we daar met de verschillende partners hebben gedaan, loont.

Er zijn geen problemen. Het busje rijdt op het parcours telkens in een lus rond. Intussen hebben we alle vertrouwen. Er is natuurlijk eerst een periode van proefdraaien geweest om te kijken of het niet in conflict kon komen met obstakels of andere weggebruikers en dergelijke. Maar dat werd volledig getest en recent – vanaf 20 april, meen ik – kan het autonome busje door de reizigers via een app worden besteld en kan het reizigers vervoeren, weliswaar op een afgesloten traject.

Als we naar level 5 zouden gaan, dan gaat het over het openbaar domein tout court. En dat hebben we nog nergens op dit ogenblik. Het feit dat wij vandaag in Vlaanderen, specifiek in Limburg, al een project van level 4-busjes hebben rijden, is op zich al baanbrekend. We moeten dat vasthouden en daar toekomstgericht blijven op inzetten. Daarom heb ik hier inderdaad – ik meen einde maart – naar aanleiding van een vraag van de heer Keulen, de oprichting van een taskforce aangekondigd binnen onze administratie, met heel veel partners en stakeholders. We moeten immers het high level waar we vandaag zitten, vasthouden om toekomstgericht onze koploperspositie te kunnen aanhouden.

Verzekeringstechnisch en regelgevend zijn er nog altijd wel wat issues. Het is mijn bedoeling dat die taskforce zich daarover gaat buigen. Men kan eventueel op andere domeinen kennis vergaren en samenwerken over de grenzen heen. Dat betekent inderdaad ook met de federale collega's, met iedereen die er ook maar bij betrokken kan zijn. Ik heb vandaag nog geen overzicht van de samenstelling van die taskforce. Ik heb mijn administratie opdracht gegeven om daar zo snel mogelijk werk van te maken. Eerst wordt er gescreend wie we daar allemaal bij nemen. Dat zijn uiteraard de mensen van LRM en van Terhills Mobility, maar er zijn ook andere partners die dit mogelijk hebben gemaakt. De firma EasyMile, de firma Ush en de startup Lab Box zijn partners waarop we toekomstgericht nog veel meer moeten inzetten.

Dan was er de vraag over het project van Brussels Airport. Er was vroeger een soortgelijk project van De Lijn in het Genkse. Die projecten zijn stopgezet omdat ze enorm duur waren en men er eigenlijk geen meerwaarde in zag. Wil dat zeggen dat we verder niets meer doen? Neen. Ook De Lijn kijkt toekomstgericht naar de mogelijkheden. Zij bekijken hoe men toekomstgericht, met een soort robotactie, zoals dat heet, daarop kunnen inzetten om de kennis, de knowhow rond autonoom rijden te blijven opvolgen.

En ja, ik denk dat het autonoom rijden toekomstgericht wel een antwoord kan bieden op alle files en het verkeersleed op onze wegen, als dat in veilige omstandigheden kan gebeuren. Ik heb er alle vertrouwen in en ik vind zeker dat we dergelijke projecten verder moeten ondersteunen en dat we ook zelf de lead moeten nemen in heel dat verdere proces.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over batterijwisselstations voor elektrische wagens – 2393 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): In het concept van de elektrische auto staat de batterij centraal. De batterij bepaalt zowel de autonomie van de wagen als de laadsnelheid. In landen zoals China en de Verenigde Staten duikt er een systeem op om je elektrische wagen te laden met modulaire batterijen. Vorige legislatuur waren we met de commissie Economie in Taiwan en hebben we hetzelfde gezien voor elektrische scooters. In plaats van telkens je batterij zelf op te laden bij je thuis of op het werk, vervang je de batterij in 'battery swapping stations'. De eigenaar van een elektrische wagen gaat naar een ophaalpunt en kan daar de lege batterij vervangen door een volle. De oude en lege batterij wordt vervolgens opgeladen en staat klaar voor de volgende wagen. Dit soort ophaalpunten kunnen privé of door de autoproducent zelf uitgebaat worden. Het doel is om het stroomverbruik op een bepaald ogenblik te verminderen en consumenten niet te verplichten om zelf een laadpaal te installeren. Daar komen natuurlijk wat zaken bij kijken, want we spreken ook over laadstations.

Hebt u al overwogen om dit in Vlaanderen mee te introduceren? Zo ja, hoever staan we hiermee? Hebt u weet van deelwagenaanbieders die dit onderzocht hebben of onderzoeken? Wat zijn eventueel hun bevindingen? Wat zijn de grootste uitdagingen voor Vlaanderen om dit systeem succesvol uit te rollen? Verandert dit iets in uw strategie voor de uitrol van elektrische wagens? Denkt u er bijvoorbeeld aan om minder laadpalen te zetten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het concept van 'battery swap' is niet nieuw. In het verleden is er in Vlaanderen ook al een poging ondernomen door een bedrijf om daar verder op in te zetten. Helaas is dat bedrijf failliet gegaan en is daar niet verder op ingezet. Inmiddels zien we wel dat de Chinese autobouwer Nio een poging doet om daar op de Europese markten een gangbare werkwijze van te maken. Zo heeft onder andere Nio begin april 2023 een eerste Europese 'battery swap station' geopend in Denemarken, maar dus nog niet in Vlaanderen.

Ik heb momenteel geen weet van deelwagenaanbieders in Vlaanderen die dit aan het onderzoeken zijn. Maar zoals u weet trekt het ondernemerswereldje in Vlaanderen meestal aan de caravan van innovatie en geven zij die innovatie vaak een

boost, dus het zou goed kunnen dat er op dit ogenblik bedrijven daarmee bezig zijn. Ik zou het alleen maar kunnen toejuichen. Alleszins heb ik zelf geen weet van deelwagens die daar al gebruik van maken.

Er zijn twee grote uitdagingen voor Vlaanderen om dit systeem succesvol te maken. Enerzijds moet een aantal wagens aangepast zijn om effectief gebruik te kunnen maken van de 'battery swap', dus de batterijen moeten vlug in en uit de auto gehaald kunnen worden. We weten allemaal dat dat bij de modellen die vandaag rondrijden zeker niet allemaal voorhanden is. Ik zou alleszins niet weten hoe ik de batterij van mijn eigen auto eruit zou moeten halen, maar dat zal eerder aan mezelf liggen. Een tweede uitdaging die ook speelt, is dat er dan globaal gezien veel meer batterijen nodig gaan zijn, want je gaat dan telkens een vervangbatterij hebben, dus twee batterijen per auto. Kortom, dat zijn vandaag de uitdagingen, maar ik geloof ook daar weer in de technologische vooruitgang en dat men daar in de toekomst ook antwoorden op zal bieden.

Verandert dit iets aan mijn strategie inzake de uitrol van de elektrische wagens en ben ik van plan om minder laadpalen te zetten? Ik denk dat dat op dit ogenblik helemaal niet aan de orde is, integendeel. Wij zijn volop bezig met het uitrollen van een laadpalenvisieplan van 2020. Wij hebben ook een gedachtewisseling gehad met onze transitie-manager en we willen eerder nog verder bijsturen, zeker als we zien dat dat ook inzake het logistieke vervoer zal moeten gebeuren. Kortom, wij blijven volop geloven in de uitrol van die elektrische wagens en dat de nodige laadinfrastructuur voorhanden moet zijn, om zodoende te allen tijde invulling te geven aan de kernwoorden vertrouwen, nabijheid en bereikbaarheid, ten behoeve van eenieder die elektrisch wil rijden.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Dank u wel voor het antwoord. Tijdens de ad-hoccommissie klimaat hadden we op een bepaald moment een interessante gedachtewisseling over de vraag waarom het elektrische wagens worden in de toekomst. U hebt toen zelf technologie-neutraliteit vooropgesteld. Dat staat ook in uw beleidsnota en ik denk dat we dat allemaal onderschrijven. Maar toen kwam ook heel sterk het feit naar voren: Europa zegt, en dus doen wij. Europa zegt dat we gaan elektrificeren, en dus doen wij dat. Dan mis ik een beetje de schwing om te zeggen dat wij misschien ook een andere boodschap kunnen verkondigen.

Want hoeveel kilometers rijden mensen per dag? We willen wel allemaal een elektrische wagen hebben die 300 of 400 kilometer kan rijden. Om wat te doen? Om misschien 20 kilometer per dag te rijden. Als je begint na te denken over het aantal mensen dat maar zo weinig kilometers rijdt, kunnen die inderdaad misschien werken met een ander type van batterij, dat wel gemakkelijk gemonteerd en gedemonteerd kan worden. Dat is een beetje mijn idee. Waarom wordt dat niet meegenomen in de portfolio van maatregelen in uw communicatie, zodat we daar ook mentaal klaar voor zijn en we op het ogenblik dat die 'swap stations' er zijn, het normaal vinden dat dat een gebruikte technologie kan zijn? Ik vind dat dat een beetje ontbreekt in uw globale communicatie over alle verschillende mogelijkheden.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, u hebt het Chinese automerk Nio aangehaald. Die hebben sinds 1 december vorig jaar ondertussen ook een batterijwisselstation in Tilburg, in Nederland, niet zo ver van de Belgische grens. In China zijn die stations blijkbaar al algemeen ingeburgerd en vervangt men ongeveer 150 tot 300 batterijen per dag. Dat is toch niet niets. Dat neemt gemiddeld 3 à 4 minuten in beslag.

Ik ben nog altijd een absolute believer van synthetische brandstoffen. Ik denk dat je nog rapper dan 4 minuten kunt tanken. Bovendien denk ik dat die synthetische brandstoffen uiteindelijk ook wel zullen doorbreken en mee een oplossing zullen zijn voor de uitstoot. Maar voor de elektrische voertuigen die er zijn en die er ook nog zullen komen, moeten we inderdaad alle technologieën zoveel mogelijk onder ogen brengen. Ik ben het eens met collega Gryffroy dat het daar toch nog een beetje tekortschiet.

Minister, aangezien de Chinese constructeur met een alternatief voor laadpalen komt, hebt u al kennis van eventuele ervaringen, meer bepaald met de twee stations die in Nederland al in gebruik zijn? Hebt u er zicht op hoe het daar verloopt? Ik denk dat dat een meerwaarde zou kunnen betekenen voor het al dan niet plaatsen van laadpalen. Hoe staat u daar tegenover?

En hoe zit het met eigen initiatieven vanuit Vlaanderen? Die vraagt hebt u al gedeeltelijk beantwoord. Helaas is er een bedrijf failliet gegaan, maar ik denk dat er met betrekking tot elektrische mobiliteit toch muziek zit in dergelijke stations en bedrijven die dat kunnen ontwikkelen. Want ik vind het een gevaarlijke trend dat we ook dat marktsegment zomaar in handen zouden geven van buitenlandse spelers, in dit geval buitenlandse spelers die het niet altijd zo goed menen met onze economie en vaak nog een achterliggende agenda hebben. Ik hoop dat we ook daar massaal kunnen investeren en dat we ook onze eigen bedrijven de kans geven om dergelijke zaken uit te rollen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel voor de interessante vraag, collega Gryffroy. U hebt het principe van de technologie-neutraliteit naar voren gebracht. Voor mij gaat dit nog altijd over elektrificatie en is het in die zin geen vraag naar technologie-neutraliteit. Dit kan een deelaspect zijn van de elektrificatie. Mijn aanvoelen is toch dat dit inderdaad iets is dat veeleer op Europees niveau moet worden aangemoedigd. De markt zal ook voor een stuk bepalen in welke mate dit in de toekomst kan worden uitgerold.

Minister, de vraag van collega Gryffroy heeft mij op een andere manier getriggerd. Hij zegt dat Vlamingen eigenlijk niet allemaal een auto nodig hebben die hen ook tot op hun vakantiebestemming in het zuiden van Frankrijk kan brengen. We zouden daar winsten kunnen maken door meer in te zetten op autodelen. Dat is een concept dat bestaat om in onze steden samen een auto te gebruiken, maar het zou natuurlijk ook kunnen worden gebruikt om bijvoorbeeld op vakantie te gaan en daarbij een andere auto te gebruiken dan je in je dagelijkse pendelverkeer gebruikt.

Morgen komt de regering samen om onder meer te praten over de aanpassingen aan het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP). Gaat u daar ook initiatieven op tafel leggen om dat autodelen, dat op veel vlakken een enorme bijdrage zou kunnen leveren aan het verminderen van de voetafdruk van onze mobiliteit, te stimuleren en te versterken?

Bart Claes (Vlaams Belang): Ik zou zelf ook nog graag even tussenkomen.

Het is inderdaad een zeer interessante vraag, collega Gryffroy. Ik denk dat Elon Musk met Tesla tien jaar geleden al het idee had gepitcht om batterijen uit wagens te swappen. Dat is zelfs voorbij de conceptfase gekomen, hij heeft dat laten zien. Het ging zelfs sneller dan een klassieke tankbeurt, op een minuutje ging er een volledig nieuwe, opgeladen batterij in. Anders dan zijn raketinstallaties is dat idee nooit van de grond gekomen.

Er is inderdaad wel het Chinese bedrijf Nio dat er al vrij ver in staat, zeker in China zelf, en nu ook een beetje in Europa. Het is een zeer interessante technologie.

Zeker als je lange ritten wilt doen en geen half uur tot een uur aan de laadpaal wilt hangen, maar snel een volledig opgeladen batterij in de wagen wilt krijgen.

Ik ben het niet helemaal eens met de analyse van collega Gryffroy dat de meeste Vlamingen maar een auto nodig zouden hebben die 20 à 30 kilometer kan rijden. Ik denk dat dat momenteel een argument is voor veel Vlamingen om nog niet zo'n wagen te kopen, dat de autonomie van een elektrische wagen voor veel mensen inderdaad nog te beperkt is. Je wilt hem elke dag kunnen gebruiken om te pendelen naar het werk en die 10, 20 of 30 kilometer afleggen, maar je wilt er ook één keer per jaar mee op vakantie kunnen gaan. Maar het is inderdaad een zeer interessante technologie die bekeken moet worden. Ik denk dat het vooral op internationaal niveau bekeken moet worden. Er moet standaardisatie komen van die batterijen, en ook van de manier om ze uit die wagen te halen. Hetzelfde is nu een beetje aan het gebeuren met onze smartphones, die vanaf volgend jaar gelukkig allemaal met USB-C opgeladen moeten kunnen worden. Het lijkt me zaak om zoiets ook te hebben indien we dit willen toepassen met elektrische wagens.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mijnheer Bex, aan de hand van uw vraagstelling kan ik alleen maar afleiden dat u morgen heel graag opnieuw aan onze tafel zou zitten om te praten over het VEKP. Maar heb vertrouwen, we zijn er al een aantal weken mee bezig, en gaan daarin ook landen. Dat gaat goedkomen, we willen die CO₂-reductie van 40 procent zeker halen.

Dan kom ik specifiek tot de batterijwisselstations voor elektrische wagens. Mijnheer Gryffroy, ik ben het niet met u eens wanneer u zegt dat ik alleen maar communiceer over elektrische wagens. Dat klopt helemaal niet. Ik heb altijd gezegd dat we voor zero emissie-mobiliteit gaan, voor zero emissie-personenwagens en zero emissie-vrachtwagens. Voor mij blijft dat technologieneutraal. Wat we tegenwoordig wel zien, is dat de elektrische markt een enorme boost kent, dat het aantal elektrische wagens, zowel voor salariswagens als op de particuliere markt, vooruitgang boekt. Zelfs inzake vrachtvervoer – ik verwijs opnieuw naar Volvo Gent – kiest men voor elektrificatie. Dat neemt niet weg dat we de andere technologieën, zijnde waterstof en e-fuels, zeker niet overboord gooien. We blijven daar verder op inzetten. U vraagt mij hier specifiek naar batterijwisselstations, naar 'battery swap', en dan praten we natuurlijk over elektrische wagens. Dat wil ik toch duidelijk zeggen.

Daarnaast geloof ik opnieuw volop in die technologische vooruitgang, die heel snel gaat, als we zien wat zich tegenwoordig allemaal op de markt ontwikkelt. En het is zeker niet zo dat wij de Chinese markt Vlaanderen straks volledig laten inpalmen. Ik heb onlangs zelf een prachtige presentatie gekregen van Uze Energy. Uze Energy is een Antwerpse start-up, die met een soort bakfiets waarop batterijen geplaatst zijn naar een elektrische wagen gaan, je kunt die laten langskomen via een app, en dan kun je op heel korte termijn – het hoeft niet enkele uren te duren, voorzitter – je elektrische wagen al laten opladen. Ik denk dat dat iets heel goed is, zeker in stedelijke kernen waar we geen laadkabels en dergelijke over stoepen willen, of het openbaar domein vol laadinfrastructuur willen zien. Kortom: de markt speelt daarop in, de bedrijven zijn ermee bezig, en ik geloof alleszins in die technologische vooruitgang.

Ook de deelmobiliteit kiest op dit moment volop voor elektrificatie. Zoals ik daarnet al zei heb ik geen weet van het feit of zij al dan niet gebruik maken van die 'battery swap'. Ik denk dat zij voornamelijk ook nog altijd opladen via de kabel, via de laadpalen.

Maar de evolutie gaat kortom heel snel. Als Vlaamse overheid denk ik dat het onze taak is om die laadinfrastructuur te faciliteren, en dat blijven we doen, zowel in snelle, ultrasnelle als trage laders, om zowel het opladen thuis als onderweg te

faciliteren. Maar we blijven andere technologieën uiteraard ook opvolgen, en dan denk ik in de eerste plaats aan waterstof, waar ik heel wat potentieel zie. En binnen ons hele verhaal van 'Clean Power for Transport' (CPT) wordt er sowieso verder gekeken om ook die andere technologieën strikt te blijven opvolgen.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Er worden mij door collega Bex woorden in de mond gelegd over 'vakantie', 'autodelen' enzovoort, waar ik het eigenlijk niet over gehad heb. Ik wil gewoon duiden dat het gemiddeld aantal kilometers dat gereden wordt door de bevolking heel laag ligt. En uiteraard moet 'battery swap' kunnen werken voor alle wagens, maar ik denk dat het in de eerste plaats moet werken voor wagens die weinig kilometers nodig hebben, en dus ook met een kleinere batterij kunnen werken. Hoe zwaarder je batterij, hoe zwaarder je wagen en hoe meer hij verbruikt. Dat is de cirkel waarin we zitten.

Maar ik denk gewoon dat we alle opties moeten openhouden. Ik hoor hier dat we dat in de toekomst kunnen hebben. Ik denk dat we daar open op moeten durven inzetten, en dat ook open moeten kunnen communiceren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de parkeerproblematiek van vrachtwagens – 2487 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Mijn vraag is gestoeld op basis van vragen die ik al eerder heb gesteld en ook op basis van het dodelijke ongeval op de E19. Het moment dat ik mijn vraag indiende was één of twee dagen voordat de visie over de vrachtwagenparkings op de website kwam. Mijn excuus dat deze vraag niet helemaal actueel is. Ik zal ze een beetje aanpassen.

Er doen zich op parkings en op de pechstroken van parkings levensgevaarlijke situaties voor. Volgens de beroepsfederatie Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) is er een extreem gebrek aan parkeerplaatsen waar vrachtwagenchauffeurs op een veilige manier, en uiteraard met het nodige comfort, kunnen rusten. Vrachtwagenchauffeurs worden vaker wel dan niet geconfronteerd met overvolle snelwegparkings en worden dan verplicht om grijze zones, bijvoorbeeld de pechstroken van een op- of afrit, op te zoeken. Het tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens is niet nieuw. Ook proper sanitair in de buurt is nog altijd een probleem.

Minister, u hebt al een paar keer gemeld dat er een visie op komst was. Ondertussen is ze er. Ik denk dat ze vorige week donderdag op de site stond. Daarom heb ik de volgende vragen, op basis van deze visie.

Minister, wat zijn uw eerste conclusies?

Die visie uitwerken zal waarschijnlijk nog heel wat tijd in beslag nemen. Naar aanleiding van dat dodelijke ongeval op de E19 vraag ik u wat u zult ondernemen om op korte termijn de ergste noden te lenigen. Hebt u al overleg gehad met de sector?

We hadden het er al over dat er mogelijk meer elektrische vrachtwagens zullen zijn in de toekomst. Dat betekent dat de parkings zullen moeten worden omgebouwd met laadstations, wat dan misschien ook plaatsbeperkend kan zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Gryffroy, de visietekst is inderdaad intussen ter beschikking van het parlement gesteld. Jullie hebben ze kunnen lezen.

De studie omvat twee fases. De eerste fase richt zich op de inventarisatie van het probleem en focust op de huidige toestand. De tweede fase is toekomstgericht en omschrijft de visie met de bijhorende scenario's, oplossingen en een actieplan.

Op dit ogenblik is mijn administratie bezig met het uitwerken van een aantal vervolgstappen en verduidelijkingen. Dat gaat specifiek over de oprichting van een overlegplatform dat zich structureel buigt over deze problematiek, oplossingen naar voren kan schuiven en verder ook mee de strategie kan bepalen voor de toekomst.

Er zal dus een belangrijke rol weggelegd zijn voor dit platform. Maar ook is het belangrijk om ons terdege bewust te worden van hoe we als overheid met de termijnsenario's kunnen omgaan die zijn opgenomen in de studie. Ook wat dat betreft heeft mijn kabinet nog een aantal bijkomende vragen gesteld aan de administratie om dat wat verder te specificeren.

Zeker het recente ongeval indachtig, moeten we bekijken of we op korte termijn toch niet al wat quick wins kunnen realiseren. U weet dat ik twee jaar geleden met alle actoren al een heel uitgebreid overleg heb gehad op provinciaal niveau. Toen had het veel te maken met de migrantenproblematiek. Maar niet alleen daarmee. Dat speelt bijvoorbeeld in de provincie Limburg veel minder. Daar was er ook een problematiek van een tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens. We moeten dat allemaal sowieso blijven opvolgen. We zijn nu eenmaal een logistieke regio. We moeten er zeker voor zorgen dat onze vrachtwagenchauffeurs te allen tijde gegarandeerd de rij- en rusttijden kunnen opvolgen.

Wat betreft het opladen van elektrische vrachtwagens, kan ik u meegeven dat er bij de realisatie van nieuwe parkeerterreinen of de heraanleg van bestaande parkeerterreinen altijd rekening gehouden wordt met de transitie richting zero-emissievoertuigen. We zien dat ook de concessiehouders daar zelf al werk van maken. Voor hen is dat een soort klantenbinding. Op het moment dat zij daar elektrische laadpunten voor vrachtwagens hebben, gaan zij die zeker ter beschikking stellen.

We hebben het een paar weken geleden in deze commissie gehad over de bestelbussen van onder meer DHL, dat nu ook de vlucht vooruit neemt. Er wordt continu op toegezien dat we daar in alles wat met vrachtvervoer te maken heeft, volop op inzetten, zodat zij te allen tijde voldoende ruimte hebben om ook te kunnen laden.

Daaromtrent heb ik ook recent – ik weet niet of u daarvan op de hoogte bent – het VIAVIA-project (Vrachtvervoer Intelligent Aanpassen en Vergroenen via een Integrale Aanpak) gelanceerd. Daarin is ook een taskforce aangeduid met een aantal experts, een aantal mensen die er heel wat meer kennis van hebben. Die zullen zich sowieso ook richten op het zero-emissievervoersysteem.

Binnenkort, in juni, gaan we een volgende meeting hebben met alle betrokken stakeholders. We gaan ook daar kijken hoe we het hele verhaal van de vrachtsector verder kunnen verduurzamen, natuurlijk technologieneutraal.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Ik heb een paar bijkomende bedenkingen. Een, u hebt heel wat vragen gesteld aan de administratie. Voor mij is dan de vraag: wanneer is het dan finaal?

Twee, er is de sense of urgency. Als er verkeersproblemen zijn, zie ik ze zelfs op het viaduct van Vilvoorde op de pechstrook omdat ze rij- en rusttijden moeten respecteren. Ze kunnen niet anders. Dan zie je inderdaad de meest onmogelijke situaties, maar dan is het wel zo. Als je een toekomstvisie moet gaan uitwerken, dan heb ik het gevoel dat we daar binnen vijf à tien jaar misschien ergens mee staan. Maar als ik door Duitsland rij, zie ik de 'Autohof'. Vrachtwagens kunnen er fatsoenlijk parkeren. Die betalen daar zelfs voor. Je kunt zeggen dat ze niet bereid zullen zijn om daarvoor te betalen, maar ik zie wel dat die betaalde parkings vol staan. Ze krijgen er soms ook wat kortingsbonnen voor in de plaats om dan iets te kunnen eten of drinken, maar ze hebben ten minste een propere douche en een proper toilet. Los van de visie die moet komen, is dat een no-brainer. Kunnen we niet al op zoek gaan naar terreinen waar je dat zou kunnen doen? Soms zie je op bepaalde industrieterreinen dat er stukken grond zijn die niet meer echt benut kunnen worden, omdat ze net iets te klein zijn om er nog een groot gebouw of pand op te zetten, maar die wel daarvoor kunnen dienen. Ik heb het dan vooral over de transit, want er zijn heel wat gemeenten die inderdaad de mogelijkheid voor parkings hebben voor de chauffeurs die in de gemeente wonen. Ze parkeren er dan 's morgens hun wagen, brommer of fiets en 's avonds parkeren ze er hun vrachtwagen. Ze gaan zo naar huis en ze komen 's anderendaags terug.

Het gaat vooral over die transit, mensen die ook het recht hebben – ik ben daar heel duidelijk in – om op een deftige manier naar het toilet te kunnen gaan, een douche te kunnen nemen en iets te kunnen eten. Daarvoor heb ik geen vrachtwagenparkingvisie nodig, want dat is een probleem dat al vijf jaar en zelfs langer bestaat. Als we moeten wachten op een volledig afgewerkte vrachtwagenparkingvisie, dan hebben we binnen de eerste tien jaar nog geen doorgedreven oplossing. Dus begin eraan, zoek naar die terreinen om het inderdaad op die manier te gaan oplossen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, u weet dat ik de visie van de heer Gryffroy volledig volg. Ik heb hier ook al heel veel vragen over gesteld. Als we nog lang moeten wachten om het probleem op te lossen, ligt dat echt wel moeilijk. Ik weet niet hoe het zit aan de kanten van Limburg, maar als je gewoon naar West-Vlaanderen rijdt – ik heb het al vaak aangehaald – staat het in Nazareth vol langs de pechstrook. Ik stel me dan ook de vraag – en ik weet dat het uw bevoegdheid niet is – of er dan beboet wordt. Ze mogen daar niet staan, maar je zit met rij- en rusttijden, dus eigenlijk hebben die vrachtwagens geen keuze. Het is niet uit vrije wil dat ze daar op de pechstrook gaan staan. In welke mate wordt er daarmee rekening gehouden bij het al dan niet beboeten?

Een tweede punt waar ik een beetje van mening verschil, zijn die betalende parkings. Ik denk dat die niet vol staan. Ik heb de indruk dat daar nog veel lege plaatsen zijn, hoewel het voor een vrachtwagenchauffeur beter zou zijn om daar te kunnen parkeren. Minister, ik weet niet of u initiatieven kunt nemen om die betalende parkings – ik weet dat dat soms in concessie is – beter te promoten, en om daar het aanbod te kunnen geven aan die vrachtwagenchauffeurs. Bij ons aan de grens, bij het LAR-transportcentrum (Lauwe, Aalbeke en Rekkem), weet ik dat er gewoon heel veel vrachtwagenchauffeurs zijn die gewoon geen 5 euro willen geven om naar het toilet te gaan. Dat zijn Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs die geen euro te veel hebben om dat te kunnen doen. Meestal moeten ze dat ook zelf bekostigen. Misschien is er een mogelijkheid om die betalende vrachtwagenparkings te verplichten, zodat mensen daar parkeren. Zo is het toch wel hygiënischer langs die parkings.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Gryffroy, maar ik volg u toch niet helemaal. U zegt dat de problematiek al vijf jaar gekend is en dat we er iets aan moeten doen. Ik denk dat u mij niet kunt verwijten dat ik er niets aan gedaan heb, integendeel. Ik heb – en dat heb ik daarnet al gezegd – van in het begin, toen we vooral die migrantenproblematiek hadden, onmiddellijk de koe bij de horens gevat. We hebben onmiddellijk een heel aantal maatregelen genomen op onze snelwegparkings. Dat waren enerzijds maatregelen ter beveiliging van die snelwegparkings, ten behoeve van die vrachtwagenchauffeurs die hun rust- en rijtijden moeten kunnen honoreren, maar ook om tout court de veiligheid te garanderen van alle mensen die daar passeren. Daar hebben we volop op ingezet.

Wat hebben we ook gedaan? We hebben ervoor gezorgd dat er overal sanitair kon komen. Daar zijn we nog mee bezig, maar een deel is al uitgevoerd. We hebben ook gezorgd dat er uitbreidingen komen op de vrachtwagenparkings. Dus kom me alstublieft niet zeggen dat dit probleem al vijf jaar bestaat en dat ik er niets aan doe. Nee, wij investeren wel degelijk in de uitbreiding van de capaciteit van onze dienstzones. We hebben een uitbreiding voorzien in onder andere Jabbeke aan beide kanten. In Gentbrugge hebben we een uitbreiding voorzien. In Diepenbeek hebben we een uitbreiding voorzien. In Boutersem hebben we een uitbreiding voorzien. In Tongeren hebben we een uitbreiding voorzien. Kortom: we hebben heel wat extra uitbreidingen voorzien. Ook in Rekkem. Ik weet dat mevrouw Fournier daar vaak naar vraagt. Ook daar zullen we straks negentig parkeerplaatsen voorzien aan beide zijden. Dat is opgenomen in ons investeringsplan, of zal straks in 2024-2025 mee opgenomen zijn. We zijn daar ook met ander partners – met Voka, het Vlaams Ondernemerschapsbevorderend Netwerk (VON) en dergelijke meer – onderweg. Kortom: we zijn wel degelijk heel wat aan het investeren. Dus kom me alstublieft niet zeggen dat wij er niets aan doen. Dat wil ik hier toch wel heel duidelijk zeggen. Als ik kijk naar het aantal investeringen dat wij gedaan hebben tot nu toe: 16,85 miljoen euro, dat is geen kleingeld. We zorgen wel degelijk dat ook daar aandacht naar gaat, omdat we hier opnieuw die veiligheid willen garanderen en ook willen zorgen dat die vrachtwagenchauffeurs gebruik kunnen maken van zuiver sanitair en zich daar ook opnieuw kunnen opstellen.

Maar ik vind tegelijk ook wel dat dit niet louter en alleen een taak van de overheid is. Want het is bij plaatstekort natuurlijk gemakkelijk om te zeggen dat de overheid zonder meer X aantal parkings moet voorzien. Ik denk dat we ook hier moeten kijken voor wie die vrachtwagens allemaal rijden, en dat zij daar een duidelijkere planning hebben, zodat zij ten allen tijde en in alle rust hun rust- en rijtijden kunnen opnemen en respecteren. Ik denk dat er sowieso ook een rol is weggelegd voor de andere stakeholders. Wat dat betreft moet ik u duidelijk meegeven – en dat is ook de hele boodschap geweest – dat we meermaals overleg willen met alle betrokken stakeholders en met heel de sector, om zodoende die noden nog meer in kaart te brengen en te kijken wie daar welke rol op zich moet nemen.

U zegt dat we zoals Duitsland overal voor betalende parkings moeten zorgen. Ik hoor mevrouw Fournier al zeggen dat zij daar geen vragende partij voor is. *(Opmerkingen van Martine Fournier)*

U zegt dat de sector geen vragende partij is. Dat klopt, ja. *(Opmerkingen van Martine Fournier)*

En we moeten dan ook voorkomen dat we wildparkeren nog veel meer aanmoedigen, als men daar geen vragende partij voor is. Dat is ook een risico dat potentieel bestaat.

Die visienota is nu uitgewerkt, die is ter beschikking gesteld van het parlement. U mag daar gerust nog suggesties of aanvullingen bij maken. Wij zaten zelf vanuit ons kabinet nog met een aantal bijkomende vragen, die we gericht hebben aan de administratie. Een daarvan is om een concreet voorstel uit te werken rond de oprichting

van dat overlegplatform. Ik denk dat dat goed is en dat Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) dat ook moet trekken. Kortom: we hebben een heel aantal elementen die we zelf geformuleerd hebben. Ik nodig jullie allemaal uit, collega's. Als jullie bepaalde suggesties hebben, wil ik het graag horen. U mag ze aan mij bezorgen. U mag ze aan de administratie bezorgen.

Alleszins denk ik dat dat overleg met de sector van groot belang is en dat we telkens moeten kijken waar we welke middelen kunnen aanwenden. Zijn er eventueel nog Europese subsidies? Ik blijf herhalen dat wij een logistieke hotspot zijn. Als er elders nog subsidies bekomen kunnen worden om bijkomende middelen te genereren, dan moeten we dat zeker mee in acht nemen. Alleszins gaan we aan de hand van deze visienota verder om actieplannen uit te rollen, en ook opnieuw te zorgen dat deze dienstzones, deze vrachtwagenparkings, toekomstgericht alleen maar beter worden. Maar we zijn er op dit ogenblik ook al volop mee bezig.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): We hebben vanwege de veiligheid een aantal parkings moeten aanpassen. Op heden is er nog altijd een parking vanaf een bepaald uur – ik denk zelfs om 18 uur – gesloten. En dat is nog altijd zo, dus die vrachtwagenchauffeurs komen echt in de problemen omdat ze hun rij- en rusttijden moeten respecteren. En die worden inderdaad beboet als ze op een pechstrook staan. Zelfs als ze verkeerd geparkeerd staan op een vrachtwagenparking, worden ze soms beboet.

Maar als het gaat over alle stakeholders volg ik u volledig. De industrie draagt een even grote verantwoordelijkheid. Bij wet is men verplicht – als men veel vrachtwagens moet laten komen – om plaatsen te voorzien om iets te eten, naar het toilet te gaan of zelfs een douche te nemen. Ik moet ook daar ervaren dat dat niet altijd aanwezig is, of soms zelfs geweigerd wordt. De lokale autoriteiten zouden daar ook in kunnen meewerken. Men kan stukken terrein hebben, ergens, rustig gelegen, dus niet in woonwijken, waar dergelijke projecten zouden kunnen worden opgestart.

Maar over het financiële wil ik wel heel duidelijk zijn. Als je moet betalen om naar een toilet te gaan dat niet om aan te zien is, dan is iedere euro veel te veel. Met andere woorden: misschien moet er ook gewerkt worden met een soort van charter voor die parkings. Als de overheid een concessie heeft gegeven aan iemand, en je laat inderdaad toe dat chauffeurs moeten betalen om op die parking te staan en het toilet te gebruiken, zou er ook een label aan kunnen hangen over hoe proper het is in verhouding met wat je moet betalen. Dat is wat ik hoor over het verschil tussen de Vlaamse parkings en de Nederlandse en Duitse parkings. Vlaanderen zit daar onderaan. Ik spreek niet over de Franse parkings, want dat is helemaal 'dégueulasse', zoals men zou zeggen. Blijkbaar zit men liever in Nederland of Duitsland, ook al betaalt men iets meer. Maar het is er proper. Dat is de commentaar die ik vaak hoor van vrachtwagenchauffeurs.

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 de toegankelijkheid van bussen van De Lijn voor personen met een handicap – 2428 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, dit is een onderwerp waar we het hier al meermaals over hebben gehad. Spijtig genoeg bereiken ons opnieuw verhalen van mensen met voornamelijk een visuele beperking die problemen hebben bij het nemen

van een bus van De Lijn. Het gaat dan om bussen die voorbijrijden wanneer de personen in kwestie met een uitgestoken witte stok staan te wachten; bussen en trams die niet stoppen met hun ingang ter hoogte van de mat of geleidelijn, die speciaal daarvoor is voorzien; chauffeurs die weigeren hun deur te openen om te antwoorden op de vraag om welke bus of tram het gaat; geen gesproken halte-aankondigingen; bussen die niet dicht genoeg stoppen bij het perron, wat het voor mensen met een visuele beperking uiteraard moeilijk maakt om in te stappen. Als de gebruikers in kwestie hun bemerkingen meegeven bij De Lijn, wordt er begripvol gereageerd, maar in de realiteit wordt er weinig of niets ondernomen.

Ik was ermee begonnen: het gebrek aan toegankelijkheid van ons openbaar vervoer is hier al meermaals aan bod gekomen. Begin maart nog hebben we de discussie rond de rolstoelgebruikers gehad die naar de rechter gestapt zijn, omdat ze zich door De Lijn gediscrimineerd voelden vanwege hun beperking. Ook Unia heeft zich daarbij aangesloten.

U hebt in het begin van het jaar ook aangegeven dat er een bevraging liep bij de lokale besturen vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), met de vraag hoe zij nog meer en sneller haltes langs de gemeentewegen kunnen aanpakken. In 2022 is er ook een intensief overleg opgestart met gebruikersorganisaties om de noden en bekommernissen van mensen met een beperking in kaart te brengen.

Zoals gezegd, zijn de klachten van personen met een beperking over de toegankelijkheid van De Lijn een terugkerend fenomeen. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat, als we openbaar vervoer willen promoten, het voor iedereen toegankelijk moet zijn. De eerste vraag is of u al met De Lijn rond de tafel hebt gezeten om eventueel extra maatregelen te nemen.

Twee, wat is de stand van zaken van de uitrol van visuele en auditieve halte-aankondigingen aan haltes, op bussen en trams? Welke doelstelling wordt daarbij vooropgesteld?

Drie, is er al meer informatie over de rechtszaak tegen De Lijn die in februari is aangespannen?

Vier, u hebt aangegeven om met Unia rond de tafel te gaan zitten om die problematiek aan te kaarten. Is dat al gebeurd? Is daar al resultaat?

Vijf, die bevraging van MOW bij de lokale besturen met betrekking tot het toegankelijk maken van de haltes langs gemeentewegen, zijn daar al resultaten van?

Zes, hoe verloopt het overleg met die gebruikersorganisaties? Zijn er al bepaalde vorderingen of stand van zaken?

En tot slot, onlangs, in die commissie over die rechtszaak, hebt u ook aangegeven dat u ging voorleggen om werk te maken van een geschillencommissie om onmiddellijk met elke klacht die binnenkomt en die als gevoelig wordt geoormerkt, aan de slag te gaan. Is er al vooruitgang op dat vlak?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het is niet de eerste keer dat wij praten over de toegankelijkheid van bussen. Het is natuurlijk ook heel belangrijk voor mensen met een beperking. Alleszins kan ik u meegeven wat de stand van zaken is. De Lijn werkt wat dat betreft op verschillende sporen. Ik denk dat ik een aantal daarvan al heb toegelicht op de commissie van 2 maart, maar ik wil ze toch nog graag even meegeven.

Ten eerste wil De Lijn volop verder zorgen voor het toegankelijk maken van de voertuigen; het intern oproepen van het personeel om de afspraken inzake het

faciliteren van reizigers met een beperking onder de aandacht te brengen en ook te houden; het actief opvolgen van en het optreden naar aanleiding van klantenreacties specifiek van reizigers met een beperking. Verder wil De Lijn het toegankelijk maken van de haltes in samenspraak met de wegbeheerders opnemen. Ten vijfde wil De Lijn een geschillencommissie oprichten.

Bij die geschillencommissie zou men twee pistes kunnen bewandelen. Men zou ofwel in de schoot van De Lijn zelf een geschillencommissie kunnen gaan oprichten, of men zou kunnen gaan samenwerken met het pas opgerichte Vlaams Mensenrechteninstituut (VMRI). Ik wil al onmiddellijk meegeven dat ik er persoonlijk eerder voorstander van ben om het in de schoot van de VMRI te laten gebeuren, om zo zeker te allen tijde de onafhankelijkheid ten volle te garanderen. Alleszins lijkt het mij aangewezen om een advies te vragen van het VMRI over de inrichting van een geschillencommissie mobiliteit, om daar dan ook te kijken hoe we daar dan verder mee omgaan.

Ook vzw Dito en de vzw Katholieke Vereniging Gehandicapten (KVG) moeten betrokken worden bij de behandeling van de geschillen, zodat er een betere vertegenwoordiging is van de reizigers met een beperking bij de behandeling van klachten. Anderzijds moet er bij klachten ook voorzien worden in een beroepsprocedure met een bindend karakter. Ik denk dat we daar ook zeker werk van moeten maken.

Het is nog niet volledig afgeklopt, we zijn nog in overleg met De Lijn. Er is zeker een rol weggelegd voor het VMRI.

Eind 2022 was 78 procent van de bussen in regie en 69 procent van de tramtoestellen uitgerust met een visuele halte aankondiging. Een beperkt deel daarvan heeft ook een auditieve halte aankondiging: het gaat over ongeveer 28 procent van de bussen met een visuele halte aankondiging en alle trams met visuele halte aankondiging. De Lijn is gestart met een grootschalig project rond het voorzien van halte aankondigingen op de reeds bestaande bussen. Het spreekt voor zich dat alle nieuw aangekochte toestellen zijn uitgerust met die auditieve en visuele halte aankondiging.

Ten slotte, u zult begrijpen dat ik vandaag nog geen uitspraken kan doen over de procedure die lopende is voor de rechtbank. We zullen niet interveniëren in een mogelijke gerechtelijke procedure. Daarom ben ik nog niet in overleg gegaan met Unia. Unia is in dezen overigens niet langer bevoegd. We moeten nu kijken naar het VMRI.

We hebben alleszins wel per kwartaal een overleg met vzw Dito en de vzw KVG. De Lijn, het Departement MOW, vzw Dito, de vzw KVG en ook iemand van mijn kabinet nemen deel aan dat overleg. We blijven dat nauw opvolgen.

Mevrouw Robeyns, ik hoop hiermee uw vragen te hebben beantwoord.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Dit onderwerp, deze problematiek zal nog vaak terugkomen. Ik snap dat dat niet van vandaag op morgen is opgelost of aangepast.

Met het VMRI hebben we inderdaad een nieuwe organisatie. Dat verandert uiteraard de situatie ten opzichte van begin maart. Ik kan u erin volgen dat dat misschien de meest gepaste organisatie is voor die geschillencommissie. Misschien is het nog te vroeg, maar kunt u een bepaalde timing vooropstellen die realistisch is?

Er is een duidelijke achterstand van de auditieve halte aankondiging ten opzichte van de visuele halte aankondiging. De verhalen die mij hebben bereikt, gaan vooral over mensen met een visuele beperking, dus ze gaan vooral over het auditieve aspect. Daar zal nog een tandje moeten worden bijgestoken.

Tot slot had ik begrepen – maar ik kan mis zijn – dat het Departement MOW ook een bevraging heeft gedaan bij de lokale besturen naar het toegankelijk maken van die haltes langs gemeentewegen. Of vergis ik mij daarin? Zijn er daarover resultaten of moet die bevraging nog plaatsvinden?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Eerst en vooral wil ik mijn collega bedanken voor de belangrijke vraag. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer verbindt ons allen, we vinden die allemaal belangrijk. Binnenkort hebben we op de agenda van deze commissie een aantal voorstellen van resolutie en een conceptnota om daar verder op in te gaan. Dat verbindt ons zeker en we willen daarop verder werken.

Minister, ik wil concreet ingaan op uw standpunten over die geschillencommissie. U hebt gezegd dat u dat wilde doen, maar dat de modaliteiten nog moeten worden onderzocht. Ik heb toch mijn twijfels of het inbrengen in het VMRI echt is wat de mensen die dat destijds hebben gevraagd, verwachtten. Het voorstel was dat elke klacht over toegankelijkheid die bij De Lijn terecht komt, in elk geval zou worden behandeld met een ervaringsdeskundige inzake een handicap en toegankelijkheid in die geschillencommissie.

Als je nu vraagt om naar het VMRI te stappen, creëer je een extra stap. Moeten alle klachten met betrekking tot toegankelijkheid direct naar het VMRI? Nee, dat denk ik niet. Die zullen toch nog altijd in eerste instantie bij De Lijn worden geformuleerd. Het lijkt mij juist belangrijk dat er dan bij De Lijn iemand mee rond de tafel zit bij de behandeling van die klachten om daar een antwoord op te voorzien.

U zegt dat u een advies zult vragen aan het VMRI. Vraagt u ook een advies van vzw Dito en andere organisaties om hun standpunt daarover te kennen? En als u dat advies zou hebben, kunt u dat dan ook met ons delen zodat we daar rekening mee kunnen houden wanneer we de resolutie bespreken? Want het belangrijkste is dat we iets creëren dat aan de vraag van de mensen beantwoordt. Ik wil mijn resolutie daar graag aan aanpassen op het moment dat duidelijk is dat zij daar vragende partij voor zijn.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, in maart zei u nog dat u in 2022 was gestart met een intensief overleg met gebruikersorganisatie vzw Dito en de vzw KVG, om daar eens te horen wat de noden en de bekommernissen zijn. Dat zou dan uiteindelijk een periodiek overleg moeten worden, zodat er eventueel een versnelling hoger geschakeld kan worden om tegemoet te komen aan die noden en bekommernissen.

Mevrouw Robeyns had het over werkpunten die daar eventueel aan gekoppeld zouden zijn. Mijn vraag is of er na dat overleg ondertussen wel op korte termijn zaken gerealiseerd kunnen worden, niet alleen naar infrastructuur toe. Maar ik denk toch wel dat er een aantal zaken zijn die op zeer korte termijn gerealiseerd kunnen worden.

Als ik hoor dat men iemand met een blindenstok gewoon voorbij rijdt ... Dat is een kwestie van arbeidsethiek, dat is gewoon burgerzin. Ik denk dat daar toch wel rond moet gecommuniceerd worden dat dat 'not done' is.

In maart meldde ik u ook dat een tramchauffeur mij had gezegd dat bepaalde loopplanken of loopbruggen van de bussen of de trams niet altijd geschikt waren voor heel zware rolstoelen met een motor en dergelijke meer. Ik had u toen gevraagd of u dat misschien zou kunnen checken, of u dat zou kunnen navragen of dat eventueel klopt. Ik hoorde ook dat er vanuit De Lijn directieven werden gegeven om mensen

met dergelijke rolstoelen met motor niet zomaar te helpen, dat die dat blijkbaar individueel zouden moeten kunnen.

Dat waren toen beweringen waarover ik heb gevraagd of u die zou kunnen checken en zou kunnen nagaan of dat klopt. Is dat ook gebeurd? En zo ja, wat was het antwoord van De Lijn daarop?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Minister, dat is denk ik de eerste keer dat u de piste van het nieuwe VMRI in dit verband brengt. *(Opmerkingen van minister Lydia Peeters)*

Ja, voor advies, maar u hebt toch ook gezegd dat u hun daar een rol in zou geven. Ik wil daar ook wel graag mee over nadenken, maar ik denk dat het belangrijk blijft dat mensen met een handicap die iets meemaken, wat dan ook niet koosjer is, dat toch ook onmiddellijk bij De Lijn in een klachtensysteem moeten kunnen brengen. Voor zaken die snel opgelost kunnen worden is dat VMRI ook niet nodig. Ik zie dat dan eerder voor de zwaardere zaken, of als een soort beroepsinstantie. Maar ja, zo is dat ook niet echt ontwikkeld, zo hebben we dat in het Vlaams Parlement niet goedgekeurd.

Ik vind het interessante pistes, maar ik hoop dat er snel iets van kan komen, want dat VMRI is nog maar net opgericht. We hebben nog maar enkele weken geleden, geloof ik, gezegd wie er uiteindelijk allemaal moet gaan in zetelen. Het mag de zaak ook niet op de lange baan schuiven. Dat is een bekommernis die ik toch wel heb. Maar ik vind het alleszins wel een interessante piste om verder te bekijken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ook op mijn beurt wil ik jullie bedanken voor de bijkomende vragen en bedenkingen. We moeten dan misschien toch nog een klein beetje meer verduidelijken.

Natuurlijk, dat iemand met een visuele beperking, of iemand met een beperking tout court, genegeerd wordt, dat een bus voorbijrijdt of geen hulp verleent en dergelijke meer, dat is moeilijk voor te stellen. Maar klaarblijkelijk gebeurt dat. We zien dat daaromtrent klachten zijn. Nu die klachten, die meldingen, daarvan is het logisch dat die in eerste instantie bij De Lijn komen, en De Lijn heeft, zoals ik daarstraks al zei, een hele aanpak uitgerold over hoe men met die klachten, met die meldingen omgaat.

Als het dan over geschillen gaat, hebben we hier vorige keer de discussie gehad over de mensen die naar de rechtbank zijn gestapt en daar een procedure zijn gestart. Die hebben daar heel veel baat bij. Het staat iedereen vrij om zijn of haar rechten te verdedigen voor een rechtbank. Maar dan is de vraag gesteld of we niet moeten kijken naar een soort geschillenbehandeling, een geschillencommissie.

Dan heb je twee sporen. Je kunt zeggen dat die geschillencommissie opnieuw integraal bij De Lijn moet plaatsvinden. De Lijn krijgt ook al de meldingen en de klachten. Dan gaat men opnieuw via een interne geschillencommissie de oplossingen aanbieden, de klachten zelf verhelpen. Of is het aangewezen om daar eerder een onafhankelijke instantie voor op te richten, een soort geschillencommissie mobiliteit die zich daar dan over gaat buigen?

Ons aanvoelen was dat we daaromtrent gerust het advies willen vragen van het VMRI, maar ik denk zeker dat we in een dergelijke geschillencommissie mobiliteit een aantal externen zouden moeten zetten, en dat is ook specifiek wat tijdens het overleg dat we met vzw Dito en de vzw KVG hebben gehad, naar voren kwam. Ook zij geven mee aan dat daar toch wat meer onafhankelijkheid moet in zitten.

We zijn er finaal nog niet uit of het nu een geschillencommissie binnen De Lijn zal zijn, of een geschillencommissie mobiliteit die misschien eerder wordt ondergebracht bij het Departement MOW, waar je natuurlijk altijd als eerste aanspreekpunt De Lijn blijft hebben. Daarnaast heb je ook als tweede aanspreekpunt nog altijd de Ombudsdienst die ook nog klachten detecteert. Maar finaal als het gaat om concrete geschillen, moet iemand als objectieve partij in dat geschil kunnen bemiddelen. Daarvoor willen we die geschillencommissie, en ik denk dat het goed is dat we daarover het advies inwinnen van het VMRI om te kijken hoe zij daar tegenover staan.

Een tweede bedenking is wie je daar allemaal bij betreft, een andere is ook dat er ergens een beroepsprocedure moet zijn. Dat gaan we nu verder uitrollen. We bespreken dat met De Lijn, met vzw Dito en met de vzw KVG. We hebben, zoals ik al zei, elk kwartaal een overleg met die betrokken instanties. We zullen bekijken hoe we daar verder mee omgaan.

Het lijkt me niet meer dan logisch dat klachtenmeldingen bij De Lijn blijven. Ik heb een tijdje geleden zelf een dergelijke klacht gekregen van een jongen die beweerde dat hij op een bepaalde lijn telkens voorbij werd gereden. Men heeft daar een tegemoetkoming gedaan. Ik weet dat De Lijn daar alleszins werk van maakt. Maar ja, soms kan het geëscaleerd zijn, om welke reden ook. Dat blijkt ook uit het feit dat er een procedure werd aangespannen, zoals we hier in maart hebben behandeld.

Dan, wat betreft het verhaal van het toegankelijk maken: ook dat kwam aan bod in het overleg met vzw Dito en de vzw KVG. Men vroeg of men toegankelijkheid niet meer afdwingbaar kon maken van de wegbeheerder of dat er daar eerder een rol is weggelegd voor de vervoerregio's. We zijn dat aan het bekijken. Er is een piste om daar met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) nog meer op in te zetten, bijvoorbeeld met een charter of subsidies. Laat ons daar gewoon met zijn allen de schouders onder zetten. Want voor mensen met een beperking die zich autonoom en zelfstandig willen verplaatsen maakt het een wereld van verschil dat er iets verandert. We bekijken met VVSG hoe we daar nog meer de nadruk op kunnen leggen.

Ik hoop dat ik daarmee de vragen heb beantwoord.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, wat de geschillencommissie betreft is het inderdaad goed dat u er zoveel mogelijk de betrokken instanties bij betreft en hun advies vraagt. Zij gaan er alleszins beter zicht op hebben dan ik.

Het beste is natuurlijk dat we geschillen proberen te voorkomen. Het blijft natuurlijk bijzonder jammer en pijnlijk dat de verhalen blijven terugkomen van blinde mensen die met hun stok staan te wachten op een bus die voorbij rijdt of niet op de juiste plaats stopt. Er zal altijd wel een uitleg voor zijn. Het is menselijk dat zaken verkeerd lopen, het is misschien niet altijd zo gemakkelijk op te lossen. De gebruikers zeggen wel dat er altijd veel begrip is bij De Lijn, maar het blijft zich vaak herhalen, en dat zou niet mogen gebeuren. Wij en De Lijn moeten daar zoveel mogelijk oog voor blijven hebben zodat we dat zoveel mogelijk voorkomen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hervorming van het leerlingenvervoer en de testfase van een app van De Lijn
– 2440 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de digitalisering van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs
– 2445 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de digitalisering door De Lijn van de registratie van leerlingen van het buitengewoon onderwijs
– 2447 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs staat al ongeveer tien jaar op de politieke agenda. Ondanks verschillende proefprojecten bleef de situatie op het terrein zo problematisch dat het parlement op 25 november 2021 eensgezind een resolutie aannam. Op 15 juli 2022 heeft de Vlaamse Regering een conceptnota goedgekeurd op basis waarvan een concreet stappenplan opgesteld moest worden, met het oog op de implementatie van een totaalhervorming tegen het schooljaar 2024-2025.

In deze commissie hebt u op 2 februari 2023 aangegeven dat het leerlingenvervoer in 2024 opgenomen zou worden in de Mobiliteitscentrale. In de commissievergadering van 16 februari 2023 zei u dat De Lijn zich zal laten inspireren door het Berlijnse voorbeeld.

Op 26 april signaleerde Het Belang Van Limburg dat De Lijn het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs wil digitaliseren. Buschauffeurs zouden elke opstappende leerling moeten registreren via een app op een smartphone. Dat moet minder papierwerk en meer efficiëntie opleveren. Een testfase met 1001 schoolritten start volgende maand al en loopt tot in juni. In september moet dan de uitrol over heel Vlaanderen volgen. De korte tijdsspanne waarin het project wordt uitgerold, de verkeersveiligheid – chauffeurs die al rijdende gegevens zouden moeten ingeven in een app – en eventueel tijdsverlies – wanneer de chauffeurs blijven stilstaan om dat in te geven, zoals het eigenlijk hoort – zorgen voor ongerustheid in de sector. Een concreet element dat leeft bij transportbedrijven die hierop inzetten, is waarom dat aan de chauffeur wordt gevraagd en niet aan de begeleider, die ook op die bussen aanwezig is en die daarvoor in principe de handen vrij zou moeten hebben.

Hoe kadert de uitrol van deze app in de bredere hervorming van het leerlingenvervoer? Wat is de stand van zaken van de hervorming? En is het nu gaan digitaliseren en een app ontwikkelen niet een beetje de kar voor het paard spannen? Hoe kadert de uitrol van deze app in de uitbouw van de Mobiliteitscentrale? Zou dat daar geen deel van moeten uitmaken? Hoe reageert u op de bezwaren van de sector?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Collega Bex heeft de vraag en het dossier al voldoende geduid, denk ik. Het gaat dus over de app die leerlingen die genieten van het leerlingenvervoer van het buitengewoon onderwijs, moet registreren. Het is de chauffeur die de taak zelf zou moeten uitvoeren. Het zou ertoe moeten leiden dat er minder papierwerk en meer efficiëntie komt. We weten dat die buschauffeurs

en ook de scholen nogal sceptisch kijken naar die vernieuwing. Ik denk uiteraard wel dat we de testfase moeten afwachten en bekijken wat daar het resultaat is.

Met welke betrokken partijen werd dit project op voorhand besproken? Wat was het resultaat van dit overleg? Werden andere registratiesystemen onderzocht? Zo ja, welke waren dat en hoe werden ze geëvalueerd? Zullen de betrokken chauffeurs, die die app misschien niet gewoon zijn, een korte opleiding krijgen voor het begin van de testperiode? Wat is de voorziene impact op de reistijd? Ik denk dat dat wel belangrijk is. Als de chauffeur iets anders moet doen dan het besturen van de bus, dan heeft dat misschien wel een impact op de reistijd.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, schoolbuschauffeurs die voor De Lijn leerlingen van het buitengewoon onderwijs oppikken, moeten binnenkort elke leerling registreren via een app. Daarmee wil De Lijn het leerlingenvervoer van het buitengewoon onderwijs digitaliseren. Buschauffeurs zouden dan elk kind bij het opstappen moeten registreren via een app op een smartphone. Dat moet resulteren in minder papierwerk en meer efficiëntie.

De busmaatschappijen die die schoolritten uitvoeren voor De Lijn, voelen zich in snelheid gepakt en vrezen vertragingen en miserie. De Federatie van Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBAA) wil dringend een overleg daarover. De FBAA heeft vooral problemen met de snelheid waarmee dit moet worden ingevoerd en de grootschaligheid ervan. De sector geeft aan niet tegen de digitalisering te zijn, maar is voorstander van een meer gefaseerde en kleinschaligere aanpak van het project. De Lijn daarentegen geeft aan dat deze digitalisering uitgebreid is onderzocht en dat er is geluisterd naar de noden en wensen van verschillende betrokken partijen.

Minister, klopt het dat de bussector te laat op de hoogte is gebracht van de digitalisering van het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs? Is de sector betrokken bij de voorbereiding van deze digitalisering?

Is er al een overleg geweest tussen De Lijn en de FBAA over de invoering van de app? Wat waren de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit dat overleg? Welke gevolgen heeft dit voor het project van de digitalisering van het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs?

Zal het project eventueel meer gefaseerd en kleinschaliger worden ingevoerd, zoals gevraagd door de FBAA?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vragen, collega's. Ik herinner me nog goed dat we hier een tijd geleden het verwijt kregen dat De Lijn de hele planning van het leerlingenvervoer met pen en papier deed en dat er geen sprake was van digitalisering. Ik ben alleszins heel blij dat De Lijn die handschoen wel heeft opgenomen en nu volop werk maakt van die digitalisering. We hebben het er hier laatst tijdens een gedachtewisseling met mevrouw Ann Schoubs ook nog over gehad. Zij heeft toen zelf gezegd dat men naar omliggende landen is gegaan om te kijken hoe er daar wordt gewerkt. Daarbij is onder andere het model van Berlijn naar voren gekomen. Men is dat nu aan het uittesten in een proefscenario. Ik kan dat alleen maar toejuichen. Meten is weten. Ik denk dat dat altijd de boodschap is. En als men dat op een digitale manier kan doen, denk ik dat dat sowieso een goede zaak is.

Naar het voorbeeld van Berlijn heeft men binnen De Lijn de eerste stappen gezet voor de ontwikkeling van die app. Men is die op dit ogenblik aan het testen. Natuurlijk kunnen verandering en vernieuwing al eens wrevel en vragen opwekken.

Ik denk dat het dan vooral de bedoeling is om goed met die vragen om te gaan. Alleszins is het doel van de app, zeker in een eerste fase, om de aanwezigheidslijsten te digitaliseren en om de rittenbladen, de afstand en de duur dat kinderen op die bussen zitten, snel en accuraat te kunnen hebben.

Dit is een eerste module, met het oog op een verdere ontwikkeling, om de route en de inpassing van de leerlingen nog verder te kunnen optimaliseren. Daarvoor heeft De Lijn een aantal mogelijkheden onderzocht binnen het systeem van VIA van de Mobiliteitscentrale. Het klopt dat het straks de bedoeling is dat ook het leerlingenvervoer als onderdeel van het vervoer op maat wordt ingekanteld in de Mobiliteitscentrale, vandaar dat dit systeem onderzocht werd binnen de VIA-app. Het is dan ook de bedoeling dat het op termijn ook zou kunnen worden geïntegreerd.

Nu, we hebben inderdaad ook kennisgenomen van de signalen van de FBAA in de media. Ik denk dat we daar moeten zeggen dat het een nieuw systeem is, dat het zorgt voor een bijkomende actie die de chauffeur moet doen. De Lijn zal de komende weken en maanden zeker nog intensiever gaan samenwerken met de stakeholders om zo de toepassing van de app verder uit te rollen. Ik denk eerlijk gezegd dat het een normale reactie is om wat geërgerd te zijn omdat je iets extra's moet doen. Maar ik denk anderzijds ook dat het heel belangrijk is dat we, aan de hand van dat digitaliseringsproces, veel sneller kunnen schakelen, veel sneller de gegevens weten. We hebben hier in het verleden al vaker gedebatteerd over dat leerlingenvervoer, dat dat geen evident verhaal is. Sommige kinderen stappen op de ene dag op een andere plaats op dan op de andere dag. Ze stappen de ene keer bij de mama op, dan bij de papa, dan bij de grootouders. Ook voor die chauffeurs en die busbegeleiders is het niet evident om dat allemaal continu te monitoren. We denken dat, door het anno 2023 op een digitale manier te doen, dat vlotter kan gaan en toekomstgericht zeker een meerwaarde kan betekenen.

De Lijn is op dit ogenblik aan het testen met deze app. In juni zal een test gedaan worden op een vierhonderdtal ritten. Men wil die data capteren en gebruiken, met het oog op het opmaken van de planning volgend schooljaar. Vanaf september, wanneer de test- en proeffase helemaal rond is, is het de bedoeling dat die app voor elke rit gebruikt zal kunnen worden. Tijdens deze testperiode zal de app niet onmiddellijk een impact hebben op de reistijd als dusdanig, maar het is wel de bedoeling dat men daar in de toekomst vlotter een planning mee kan opmaken, en sneller kan schakelen. Als die app door meerderen gebruikt kan worden, kan ook vanuit het onderwijs, straks door de ouders, veel sneller gecommuniceerd worden. Dat maakt dat het sneller en beter ingepland kan worden, wat ook een invloed heeft op de reistijd van de leerlingen.

Uiteraard is er nog overleg met de FBAA en de andere stakeholders. Er is al overleg geweest rond deze digitalisering. Sinds mei 2022 is er eigenlijk een continu en structureel overleg, met onder andere ook het Agentschap voor Onderwijsdiensten (AGODI), de FBAA, vertegenwoordigers van diverse scholen. En dat gebeurt altijd opnieuw in een stakeholderworkshopoverleg. Verder werd er ook nog extra info gecapteerd met scholen, busbegeleiders, busbedrijven en chauffeurs. En dit gebeurde onder meer door een aantal interviews af te nemen, om zoveel mogelijk input te hebben.

Alle partijen waren het er op dat stakeholderoverleg telkens over eens dat het digitaliseringproces een absolute noodzaak is, wil men het leerlingenvervoer efficiënter en kwaliteitsvoller organiseren. Verder werd in de bestekken voor de exploitanten in december 2022 reeds melding gemaakt van de digitalisering, en werd ook een paragraaf toegevoegd met betrekking tot de aankoop van de smartphones in functie van de uitvoering van de betrokken ritten. Want dat was ook soms een argument, dat de chauffeur geen smartphone had. Dat is dus ook mee opgenomen in de bestekken.

Ten slotte is er op 17 mei aanstaande ten behoeve van de FBAA nog eens een demomoment, zodat ze ook daar kunnen zien wat het allemaal precies inhoudt. Alle exploitanten en de betrokken chauffeurs zijn uitgenodigd om eind mei een opleiding te volgen. Het gaat over een korte briefing over wat er nu specifiek van hen verwacht wordt. Er zijn voor heel Vlaanderen vijf locaties voorzien. Ik neem dus aan dat de FBAA en natuurlijk ook hun cliënteel daar zeker gebruik van zullen maken.

Ten slotte, over de hervorming van het leerlingenvervoer kan ik u vandaag nog niet veel vertellen. We zijn volop aan de slag met de beslissing van de Vlaamse Regering van vorige zomer. U zult begrijpen dat het geen gemakkelijke oefening is, anders had dit probleem niet al decennia aangesleept. Maar we zijn volop hard aan het werken.

Met betrekking tot de digitalisering is er de resolutie van het Vlaams Parlement. Met het digitaliseringsproces zetten we een stap in de goede richting.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dank u voor uw antwoord. Laat één ding duidelijk zijn: digitalisering van zulke complexe processen is een absolute noodzaak. Dat is zeer belangrijk, en daar staan wij ook volledig achter.

U hebt uitgebreid geantwoord op de bezwaren die er vanuit de sector zijn gekomen en over hoe u daarmee bent omgegaan. Ik wil in mijn repliek twee andere punten benadrukken.

Ten eerste zegt u hier dat u over de hervorming van het leerlingenvervoer, die volgens de nota die de regering vorige zomer heeft goedgekeurd in het begin van het schooljaar 2024-2025 moet ingaan, nog niet veel kunt vertellen. Want het is complex, het is moeilijk. Het schooljaar 2024-2025 begint binnen een jaar. Dan moet u klaar zijn. Ik noteer hier uw antwoord, tenzij u dat weerlegt en u toch iets concreter kunt vertellen waar u staat met dat hervormingsproces, als de zoveelste ambitie van deze Vlaamse Regering die niet zal worden gerealiseerd. Ik zie niet in hoe u op een jaar tijd heel die sector zult kunnen hervormen, als u daar vandaag nog niet iets meer over kunt vertellen.

Tweede puntje: die app wordt nu door De Lijn ontwikkeld. Het is de bedoeling om hem te integreren in de Mobiliteitscentrale. Maar waarom hebben wij in godsnaam al die miljoenen euro's betaald voor die Mobiliteitscentrale waar het leerlingenvervoer in moest zitten als blijkt dat die app nu nog vorm moet krijgen binnen De Lijn? Een app van een systeem, bovendien, dat binnen een jaar volledig hervormd zal worden: de vraag is dan nog maar hoe bruikbaar die app nog zal zijn. Wat zit er eigenlijk wél in die Mobiliteitscentrale? Hoeveel heeft de ontwikkeling van deze app tot nu toe gekost?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het is goed dat die app wordt uitgewerkt. Digitalisering is belangrijk. Hij zal van nut zijn voor een betere planning, zoals u zeer terecht aanhaalt. Ik denk ook dat dat met de voorbereiding richting de chauffeurs, de pachters en andere belanghebbenden de goede aanpak is, dat dat de kans vergroot op een positieve evaluatie, niet alleen van het proefproject maar in een later stadium ook tijdens de uitvoering of de uitrol daarvan. Die goede voorbereiding is nodig als we een vlotte medewerking van de betrokken chauffeurs nodig hebben. Het is natuurlijk wel belangrijk. Als zij hun taak niet voldoende of niet afdoende verrichten, hebben we geen goede data en geen goed overzicht.

Het is een goede aanpak, dus. Ik heb alle vertrouwen dat dat wat dat betreft in orde komt. Dan hopen we dat we inderdaad in september Vlaanderenbreed kunnen starten met die app. Ik heb geen verdere vragen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik wil ook duidelijk zeggen dat wij niets tegen digitalisering hebben, integendeel. Ik wil hierbij ook nog eens mijn complimenten geven aan u voor alle inspanningen die u al hebt gedaan voor het leerlingenvervoer. Dat werd hier al door verschillende fracties gezegd: de extra miljoenen, de ritten die worden ingekort, de digitalisering. Onze complimenten alleszins voor de aanpak!

Ik weet dat verandering niet altijd evident is, u hebt dat ook gezegd. In de sector zitten er veel oudere buschauffeurs. Ik denk dat de gemiddelde leeftijd 60 of 65 is. Ik ben dus wat bezorgd voor die oudere chauffeurs, of het voor hen een evidentie zal zijn om met een app te werken.

Daarbij komt ook nog de veiligheid. We hadden het daarnet over de vrachtwagens die op de pechstrook geparkeerd staan. Ik stel mij gewoon openlijk de vraag of die app kan worden gebruikt op het openbaar domein, op de weg. Veel bussen staan gewoon stil op de weg. Zij hebben geen aparte parkeerplaats meer. Is het wettelijk om een dergelijke app te gebruiken? Kan dat niet voor problemen zorgen?

Dan is er nog een vraag die waarschijnlijk niet werd beantwoord. De chauffeur moet die app bedienen. Moet er niet bij elke leerling een begeleider zijn, aangesteld vanuit het onderwijs? Is het niet mogelijk dat die begeleider eventueel die app zou bedienen?

Nogmaals, minister, onze complimenten om dit zo snel in te voeren, maar er zijn toch enkele bezorgdheden die ik hier heb willen uiten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, het is een terechte zorg van iedereen in deze commissie dat leerlingen van het buitengewoon onderwijs binnen een redelijke termijn van en naar de school kunnen. Als deze app de efficiëntie kan verbeteren om tot een betere dienstverlening te komen, dan kunnen we dat enkel maar ondersteunen en goedkeuren.

Minister, het project is in mei gestart. Het is misschien al bezig. Het loopt tot in juni, zodat het in september uitgerold kan worden. Aangezien het om een digitaal project gaat en het project misschien binnen een maand al afloopt, ga ik ervan uit dat men snel resultaten zal hebben. Misschien zijn er nu zelfs al tussentijdse resultaten.

Ik wil het inderdaad ook hebben over de gebruiksvriendelijkheid van de app. Als prille vijftiger had ik het vroeger op mijn werkplek waar alles gedigitaliseerd werd ook niet altijd zo gemakkelijk om met alles mee te zijn. Nu ook nog niet, de jongere collega's in de fractie moeten me soms ook nog een beetje ondersteuning geven. De zorg naar de oudere chauffeurs toe is inderdaad toch wel heel belangrijk. Ik hoop alvast dat die app bijzonder laagdrempelig is, want ik kan me goed voorstellen dat er heel wat chauffeurs inderdaad ook niet digitaal onderlegd zijn. De gebruiksvriendelijkheid van de app komt uiteindelijk ook de efficiëntie van dat leerlingenvervoer ten goede. Wordt daar rekening mee gehouden? En is daar eventueel al feedback over bekend? Ik denk dat daar na de eerste dagen al wel commentaar op gekomen zal zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen. Ik wil zeker mevrouw Fournier en de heer Maertens danken voor de positieve feedback. Het is inderdaad geen gemakkelijke oefening, maar we hebben sowieso al het een en ander gerealiseerd inzake dat leerlingenvervoer. De belangrijkste bekommernis is en blijft natuurlijk dat de reistijd van die kinderen serieus ingekort wordt.

Mijnheer Bex, ik begrijp dat u daar altijd wat kritischer rond bent en dat u altijd alles tegelijk wilt, maar de hoofdbekommernis voor ons is om die kinderen zo weinig mogelijk lang op de bussen te laten zitten. Daarom geef ik u even de cijfers mee. Op 30 juni 2022 moest De Lijn leerlingenvervoer voorzien voor 34.196 unieke leerlingen. Dat kwam overeen met 38.206 opstapplaatsen. In maart 2023 ging het niet meer over 34.000, maar over 40.012 unieke leerlingen en met 45.611 opstapplaatsen. Op nog geen jaar tijd komen daar dus 6000 leerlingen bij en moeten de mensen van De Lijn continu schakelen en zorgen dat al die extra leerlingen van het buitengewoon onderwijs ook met het openbaar vervoer vervoerd kunnen worden en ook niet veel te lang op die bus zitten. Het is en blijft dus heel complex. Als je weet dat het gaat over 40.000 kinderen en ook nog eens over 45.600 opstapplaatsen, maakt dat het verhaal nog wat complexer.

Iedereen was het erover eens dat we dat digitaliseringsproces op de rails moesten zetten. Wel, ik ben persoonlijk blij dat De Lijn dat ook gedaan heeft en dat zij nu een app heeft laten ontwikkelen binnen de Mobiliteitscentrale. Want men vraagt hier ook al onmiddellijk wat dat ding wel gekost heeft. Het is via de Mobiliteitscentrale, die heeft de opdracht gekregen van De Lijn om die app te ontwikkelen. Dat is nu gebeurd. Die app wordt op dit ogenblik voor een aantal ritten getest. Ik bekijk dat alleszins positief. De Lijn is ermee aan de slag gegaan. We gaan straks een aantal data kunnen capteren en we kunnen ervoor zorgen dat de planning toekomstgericht voor die kinderen vlotter zal gaan.

Het ingeven van de kinderen die opstappen, moet natuurlijk veilig en zonder enig risico gebeuren. Maar, collega's, de bus staat stil, de busbegeleider zorgt dat de kindjes een voor een op de bus kunnen stappen, de buschauffeur heeft zijn smartphone in een houder staan en die moet gewoon telkens tikken als een kind op de bus stapt. Pas nadien, als alle kinderen opgestapt zijn, als alle deuren dichtgaan, pas dan begint men te rijden. Een echt risicosysteem zie ik hier dus niet. Na het opstappen moet men natuurlijk geen smartphone meer gaan gebruiken. Dat is absoluut niet de bedoeling. Het is alleen aangeven wie opstapt, zodat men daar ook duidelijk een zicht op heeft. Nadien is het bij het uitstappen hetzelfde scenario: men stopt, men laat de deuren open, het kindje stapt af en dan kan men daar opnieuw even op klikken dat het één minder is. Dan kan men achteraf uit die gegevens perfect distilleren hoelang welk kind op die bus gezeten heeft en hoe men daar vlot in kan schakelen om een betere planning op te maken.

Is alle kommer en kwel dan weg? Nee, absoluut niet, want we zien continu een groei van het aantal leerlingen. Hoe meer leerlingen, hoe complexer ook die planning wordt. Het is en blijft een heel moeilijk verhaal, maar men is daar alleszins volop aan het werken.

Mijnheer Bex, u zegt dat ik nog geen uitgewerkt voorstel heb op dit ogenblik. Het gaat om een probleem dat decennialang aansleept, en nu hebben we er vooral de focus op gelegd dat geen enkel kind langer dan negentig minuten op de bus zit. Dat is voor mij nu de hoofdprioriteit. Dat betekent ook niet dat we voor de rest hebben stilgezeten, integendeel. We zijn verder aan het werk, zowel het kabinet van collega Weyts als mijn kabinet, maar ook de mensen van De Lijn, de mensen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). We zijn samen aan het kijken hoe we dat regelgevend parcours kunnen optimaliseren. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat er in de toekomst een veel beter systeem is van het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs? U denkt bijna dat er in september 2024 – over vijftien, zestien maanden – met een vingerknip als het ware een big bang zal worden teweeggebracht, maar dat willen we uiteraard niet, dat hoeft niet. Maar we willen zeker niet de meest kwetsbaren in onze maatschappij van vandaag op morgen voor een voldongen feit plaatsen. Dat zal sowieso een gefaseerd traject moeten zijn, want kinderen die vandaag rechten hebben, die ga je ze niet zomaar van vandaag op morgen afnemen. We focussen wel om zo snel mogelijk met een nieuwe regelgeving te komen. Op het moment dat die regelgeving de Vlaamse

Regering gepasseerd is, zal die zeker ook in het parlement bediscussieerd worden en finaal ook moeten worden goedgekeurd. Mocht u zelf vinden dat u beter en sneller de regelgeving kunt maken, dan staat het u vrij natuurlijk, maar ik heb die initiatieven tot nog toe niet gezien. Het is alleszins van belang dat we snel zorgen voor dat digitaliseringsproces en vooral zorgen dat we ordentelijk goede plannings kunnen opmaken, om ervoor te zorgen dat geen enkel kind zo lang op die bus zit.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel, minister. Inderdaad, ik heb u ook al verschillende keren lof toegezwaaid voor het feit dat u die verschrikkelijk lange busritten ingekort hebt. U zult mij vergeven dat ik dat vanuit de oppositie niet jarenlang aan een stuk blijf doen, maar ook aandring op een structurele hervorming, die in verschillende richtingen moet gaan.

Eén probleem hebt u zelf mooi geschetst: er blijven maar leerlingen bij komen en bij komen die recht hebben op dit systeem, gewoon omdat er veel te veel leerlingen naar het buitengewoon onderwijs worden gestuurd, en dan vaak ook nog veel te ver van hun woonplaats. Dat is al een essentieel onderdeel van dit probleem, waar uw collega Weyts u schromelijk in de steek laat. Als we tot een hervorming willen komen die vanaf het schooljaar 2024-2025 kan beginnen, merk ik op dit moment dat er toch stilaan eens een voorontwerp in de regering zal moeten worden besproken. Maar ik merk dat u daar zelfs geen begin van een timing voor kunt noemen. Ik leid daaruit af dat we niet bijzonder ver staan.

Over de app die ontwikkeld is binnen VIA, zal het mij inderdaad benieuwen, ik zal daar een schriftelijke vraag over stellen in welke mate dat heeft geleid tot extra kosten. Ik zou denken dat dat al in het oorspronkelijke bedrag zat, wanneer er een uitgebreide afspraak is gemaakt met VIA om een heel aantal aspecten van ons openbaar vervoer te ontwikkelen – in het kader van de big bang van basisbereikbaarheid inderdaad, maar big bangs doen we niet meer. Ik zou denken dat er dus niet bijbetaald moet worden, maar ik zal dat verder aan u voorleggen.

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 door een burgemeester opgelegde verbod op het gebruik van de bussen van De Lijn wegens overlast – 2443 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het opleggen van een busverbod wegens agressie tegen chauffeurs van De Lijn – 2452 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik verwijs naar een bericht in de regionale pers. Het hoeft niet altijd de Limburgse regionale pers te zijn die de commissie haalt, het mag ook eens de West-Vlaamse zijn. Ik heb het over de situatie in Kortrijk waar de burgemeester naar aanleiding van stijgende overlast op en rond de bussen en de haltes van De Lijn via een burgemeestersbesluit een busverbod heeft opgelegd. Dat zou het eerste in zijn soort zijn.

Dat verbod komt er niet toevallig nadat de persoon in kwestie geregeld voor overlast zorgde op het traject tussen het station en zijn school, door de buschauffeur op allerlei manieren te treiteren, te pesten enzovoort. De Lijn nam daarom contact

op met de politiezone en met het stadsbestuur om tot een oplossing te komen. Het resultaat was dit busverbod. Gelukkig heb ik dat in mijn stad – of stadje, in vergelijking met Kortrijk – nog niet moeten invoeren, weliswaar elders wel, maar nog niet specifiek op en rond de bussen van De Lijn.

Hoe evalueren u, De Lijn en de politiezone deze maatregel?

Zullen u of De Lijn het initiatief nemen om die maatregel ook in andere steden en gemeenten wat meer ingang te laten vinden? Ik kan mij inbeelden dat men in heel wat gemeenten niet denkt aan die piste om de overlast in te dijken. Zult u hierover overleggen met De Lijn, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VMSG) als vertegenwoordiger van de lokale besturen, en de politiezones?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, onlangs kregen we inderdaad het weinig opbeurende nieuws dat er sinds de coronapandemie zo maar even 20 procent meer agressie wordt gepleegd tegenover buschauffeurs van De Lijn.

In Kortrijk kreeg een 19-jarige gebruiker van De Lijn onlangs een busverbod opgelegd nadat hij herhaaldelijk agressief had uitgehaald naar de chauffeurs van De Lijn. Het is voor het eerst dat dit in Vlaanderen voorkomt. Die jongere maakt deel uit van een groepje jongeren dat op de lijn tussen zijn school en het station regelmatig voor overlast zorgde. De inzet van veiligheidspersoneel bracht niet veel op, want als ze de controleurs zagen, hielden de jongeren zich gewoon koest.

Het is de burgemeester van de stad die een tijdelijk plaatsverbod van twee maanden heeft opgelegd tijdens dewelke de jongere een specifiek traject van De Lijn niet mag nemen. Doet hij dat toch, dan krijgt hij een GAS-boete.

Men kan een tijdelijk plaatsverbod vergelijken met een stadionverbod. De maatregel is onder meer bedoeld om overlast in recreatiegebieden tegen te gaan. Het busverbod dateert reeds van februari en ging gepaard met een begeleidingstraject waarbij ook de school en de ouders van de 19-jarige werden betrokken.

De Lijn steunt het initiatief van de stad, maar zegt er tegelijkertijd snel bij dat niet elke burgemeester meteen busverboden hoeft uit te vaardigen. "Maar we vragen wel hun steun in de strijd tegen agressie", klinkt het dan.

Het is duidelijk dat ook voor burgemeesters de maat vol is wat betreft agressie en overlast op het openbaar vervoer in hun stad of gemeente.

Minister, De Lijn steunt het initiatief van de burgemeester. Wat is uw standpunt hierover?

Bent u bereid om burgemeesters aan te moedigen om de maatregel van busverboden te gebruiken in de strijd tegen agressie op het openbaar vervoer?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

We hebben het al vaker gehad over agressie; agressie bij De Lijn, of agressie ter hoogte van haltes. Elke vorm van agressie is sowieso onaanvaardbaar. Het is dan ook goed dat daartegen wordt opgetreden.

Ik heb denk ik in de commissie van 27 april – toen we het ook hadden over agressie – zelf het voorbeeld of het verhaal van de burgemeester van Kortrijk aangehaald in de commissie. Als u onmiddellijk persoonlijk mijn standpunt wilt weten: ik vind dat een goede aanpak. Dat is onmiddellijk kort op de bal spelen, en er onmiddellijk voor zorgen

dat de persoon die zich schuldig maakt aan agressie onmiddellijk gevat wordt, en dat die eigenlijk onmiddellijk een sanctie kan oplopen via een bestuurlijke maatregel opgelegd door de burgemeester of door een lokaal bestuur. Wat dat betreft sta ik daar zeker positief tegenover.

Nu, we weten alleszins dat we met De Lijn sowieso zorgen voor een totaalaanpak om mensen maximaal te beschermen. We hebben heel wat sensibiliseringscampagnes, we hebben opleidingen, de uitrusting van de nieuwe bussen met een afgesloten stuurpost, het monitoringssysteem van agressie die plaatsvindt, de plaatsing van de camera's op de voertuigen, en ook de gerichte controles van de controleurs van De Lijn en de samenwerking met de lokale politie. Kortom is dat de totaalaanpak.

Maar als je dan ziet dat er toch soms een aantal mensen zijn die zich vaker schuldig maken aan agressie of amok maken, waardoor de verplaatsing voor andere reizigers wordt verstoord, dan kan ik alleen maar opnieuw toejuichen dat men een burgemeestersbesluit neemt, en zodoende de persoon in kwestie een verbod oplegt om de bus te gebruiken gedurende een bepaalde periode.

Die maatregel is er gekomen in overleg met de verschillende instanties. Ik denk ook dat men bij De Lijn alleszins duidelijk heeft aangegeven dat men dat ook positief ervaart. Het is een heel duidelijk signaal. Het is ook een signaal dat iedereen onmiddellijk hoort en ziet. Amok maken dat doe je niet. Je vliegt van de bus, en je zult er ook niet meer opkomen.

In die zin ben ik zeker van oordeel dat een dergelijk burgemeestersbesluit kan dienen als aanvulling op de totaalaanpak die we eigenlijk al hebben met het veiligheidsplan van De Lijn. Het zal ook het veiligheidsgevoel bij de andere gebruikers tout court verhogen. Het is niet zo dat we er toch niets mee doen, ook al dienen ze een klacht in. Neen, men ziet onmiddellijk resultaat. Ik denk dat dat in die zin zeker een goed voorstel is.

Dus kortom, sta ik er positief tegenover. De mensen van De Lijn staan er ook duidelijk positief tegenover, dat mag ik zeggen. Het kan niet de bedoeling zijn dat we straks om de haverklap heel veel burgemeestersbesluiten hebben om jongeren of amokmakers tout court te weren, want het zijn zeker niet altijd jongeren.

Laat ons vooral hopen dat dit signaal, dat ook heel fel in 'the picture' is gekomen, een duidelijk signaal is dat het menens is. Amok maken doe je niet en je zult gesanctioneerd worden, op welke wijze ook. Ik denk dat vooral die boodschap heel belangrijk is, en dat het daarom ook goed is dat we daar vandaag in de commissie nog eens over kunnen praten. Dank u.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

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

We hebben het hier bijzonder veel over de veiligheid rond de bussen -- ook in functie van de aantrekkelijke werkgever die De Lijn moet zijn, met de grote uitdaging om chauffeurs aan te trekken. Dat is eigenlijk een permanente uitdaging, dat is al jaren aan een stuk zo. Dat zal ook in de toekomst niet snel veranderen. Dus dan is de veiligheid van die chauffeur ook belangrijk.

U hebt al verwezen naar de andere elementen. Wat dat beleid om het veiligheidsaspect op de bussen te verhogen betreft, daar ga ik niet op ingaan. Maar het is belangrijk dat we er niet alleen voor zorgen dat die onveilige situatie, dat geweld, zowel verbaal als fysiek, niet meer voorkomt, dat we dat ontraden, dat we daar preventieve acties voor ondernemen, dat we ook kunnen controleren op de bussen zelf met die camera's, maar ook afschrikken, en dat er als sluitstuk ook handhaving

is, dat er lik-op-stuk-beleid wordt gevoerd, uiteraard altijd in samenwerking met de politie. In dit geval is dat ook met de lokale burgemeester.

Ik denk dat dat een goede manier van werken is. We moeten echt het signaal geven dat het gedaan moet zijn met geweld tegen mensen in uniformen. Dat is zelfs breder dan de bussen, dat is echt wel een probleem aan het worden in onze samenleving, jammer genoeg. We moeten daar echt paal en perk aan stellen.

Dus die actie is zeker goed. Ik weet zelf uit ervaring dat je een burgemeesterbesluit – als dat gaat over iemand die een plaatsverbod moet krijgen, – altijd heel grondig moet kunnen motiveren. Dus ik maak me inderdaad niet veel zorgen dat dat plots een grote escalatie wordt van het aantal besluiten om iemand van het openbaar vervoer te weren. Dat geloof ik niet.

Wat ik wel denk, is dat we zeker vanuit De Lijn, vanuit de Vlaamse overheid, de lokale betrokkenen bij De Lijn, maar ook de onderaannemer natuurlijk, moeten kunnen signaleren zodat die voldoende ingelicht worden over de mogelijkheid dat daar een soort appel aan wordt gegeven, dat men gerust bij herhaaldelijke overlast door dezelfde mensen, de lokale politie en of de burgemeester kan contacteren in functie van zo'n eventueel plaatsverbod of andere actie door de politie.

Ik denk dat het niet slecht is dat u misschien als bevoegd minister een schrijven richt naar alle lokale besturen met de melding van het voorbeeld en de mogelijkheid. We worden, ik kan u dat zeggen, om de oren geslagen door brieven van uw collega Bart Somers. U mag misschien zelf ook eens een brief sturen of een maillink uitsturen richting burgemeesters, gewoon met de melding dat zoiets een goede praktijk kan zijn en dergelijke meer, en met meer info over waar men terecht kan. Ik denk dat dat een nuttige suggestie is. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik moet zeggen dat ik tevreden ben dat u zegt dat het de juiste aanpak is en dat u snel resultaat ziet. Zo moet het zijn. Dat kunnen we alleen maar toejuichen. Maar ik denk dat u zelf in mindere mate kort op de bal speelt. U zou eventueel toch richtlijnen kunnen uitvaardigen waardoor er sneller op die bal kan worden gespeeld.

Er kan inderdaad een schrijven gericht worden aan de burgemeesters. Maar er is ook het feit dat u naar handhaving toe toch wel iets meer kunt doen. U kunt de burgemeesters toch ook vragen om bijvoorbeeld personeel in te zetten dat geen uniform draagt. Ook De Lijn kan controleurs inzetten die geen uniform dragen. Want wat zien we? Die jongeren hielden zich koest wanneer ze de controleurs van De Lijn zagen komen. Toen hielden ze zich inderdaad koest. Dat staft mijn mening dat we beter ook personeel zouden inzetten dat geen uniform draagt.

Waarom zet u niet in op controleurs en veiligheidspersoneel dat niet in uniform patrouilleert? Dat zou alvast de pakkans en de kans dat men op heterdaad wordt betrapt, heel veel verhogen. Zo kan de angst van kamp veranderen. Dat zijn maatregelen die u effectief kunt nemen. Waarom zet u daar niet op in? Waarom blijft dat toch zo lang duren?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik vind het een heel goed initiatief. We hebben in de commissie ook al vaak gezegd dat handhaving soms, jammer genoeg, het enige is dat telt.

Maar ik vraag me af hoe het zit met de evaluatie van dat traject. Het is sinds februari geleden, dat is intussen twee maand. Intussen zit die jongen opnieuw op

de bus, denk ik. Ik stel me de vraag of er inderdaad een mentaliteitswijziging is bij die jongen.

Ik weet dat u waarschijnlijk niet heel specifiek zult kunnen antwoorden, maar ik hoop dat het, in het algemeen, wel is gelukt. Ik vraag me af of er een mentaliteitswijziging werd teweeggebracht.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik denk inderdaad dat dit goed is, maar ook dat het een middel is dat je pas gebruikt nadat er veelvuldig overlast is geweest. Als ik goed ben ingelicht was dat hier het geval. Men heeft de ouders, denk ik, kunnen identificeren op basis van camerabeelden, en men heeft gericht controles kunnen uitvoeren. Dat vind ik op zich wel een goede aanpak.

Ik vind het ook goed dat dit in overleg met de scholen gebeurt. Het kan niet de bedoeling zijn dat die jongen niet meer op school geraakt, want daarmee maak je het probleem alleen maar groter. Ik denk zelfs, collega Fournier, dat er een soort van begeleiding is opgelegd om die jongeren, hopelijk, terug op het rechte pad te krijgen.

Ik ondersteun de oproep van collega Maertens om een brief naar de lokale besturen te schrijven. Wij weten dat hier, uit de commissie, maar iedereen moet weten dat dit, als sluitstuk, wel een maatregel is die je als burgemeester kunt nemen. Ik sta daar achter.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik voel me enorm gevleid. Ik hoor dat de heer Maertens te veel brieven krijgt van collega Somers en te weinig van mij. (*Opmerkingen van Bert Maertens*)

Alleszins zullen we zeker overwegen om dat nog meer onder de aandacht te brengen. Ik wil ook nog heel even duidelijk meegeven, mevrouw Fournier, dat wat u zegt terecht is. Er is hier een busverbod opgelegd nadat men kon vaststellen, in samenspraak met de controleurs van De Lijn en de politie, dat eenzelfde persoon zich altijd schuldig maakte aan agressie. Op grond daarvan heeft men de weloverwogen beslissing van een busverbod genomen, met daaraan onmiddellijk gekoppeld een traject van twee maanden waarbij die persoon werd begeleid, in samenspraak met de school. Want die jongen moest naar school gaan en moest zich kunnen verplaatsen. De bedoeling van het traject is natuurlijk dat de persoon inziet dat hij zich niet langer schuldig mag maken aan agressie en dat hij zich koest houdt, mijnheer Verheyden. Dat is het doel dat men wil bewerkstelligen, en dat gebeurt telkens in nauw overleg met de lokale politie en met alle betrokkenen.

Kortom, dit was een goed en duidelijk signaal. Het is nog maar van kort geleden. We weten niet of de persoon in kwestie zich nadien nog schuldig heeft gemaakt aan agressie. Maar alleszins zal hij weten dat, als hij dat doet, hem opnieuw een soortgelijke sanctie boven het hoofd hangt, met opnieuw een begeleidingstraject. Ik denk niet dat hij daar heel erg voor staat te springen.

Mijnheer Verheyden, ik begrijp dat u vanuit de oppositie zegt dat er veel te weinig gebeurt, maar ik moet dan voor de zoveelste keer herhalen dat De Lijn wel degelijk heel wat lijncontroleurs heeft ingezet, dat er ook een uitbreiding van lijncontroleurs was en dat ze in overleg met lokale politie, waaronder straathoekwerkers, bekijken waar vooral de probleemgebieden zijn en waar men nog hoger moet schakelen. Kortom, men heeft een volledig plan van aanpak en een veiligheidsplan, zowel voor het eigen personeel als voor de reizigers. En daar wordt volop werk van gemaakt. Dat we in een tijd leven waar veel verzuring is en waarbij men soms op een degoutante manier tekeer gaat tegen andere mensen, kunnen we alleen maar enorm

betreuen. Ik wil bij deze andermaal zeggen dat ik elke vorm van agressie ten zeerste veroordeel, maar ook dat ik het plan van aanpak van De Lijn, heel de sensibiliseringscampagne, de inzet van die lijncontroleurs en elke vorm van agressiebestrijding, alleen maar mee kan onderschrijven.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord. Ik heb begrepen dat u de suggestie ter harte zult nemen. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik durf die maatregel van de burgemeester van Kortrijk te categoriseren onder het motto 'als de minister het niet doet, dan doen we het zelf'. Ik kan die maatregelen van die busverboden alleen maar aanmoedigen. De straf die hij heeft gekregen, is misschien niet de zwaarste straf, maar die zware straf moet vanuit uw initiatieven komen, maar die mis ik. Ik ben akkoord dat u in zake strafmaat uw federale collega's moet wakker schudden, maar ik moet al vier jaar vanuit de oppositie dezelfde vragen stellen en u aansporen om hardere maatregelen te nemen. Ik vraag mij dan af of het effectief vier jaar duurt om uw federale collega van Justitie wakker te schudden? Ondersteun de burgemeesters die willen ingrijpen, maar geef hen daarbij ook het niet mis te verstane signaal dat u werk maakt van dat lik-op-stukbeleid, dat al jarenlang wordt gevraagd door de chauffeurs, de controleurs, de reizigers en de vakbonden, en misschien in iets mindere mate De Lijn zelf. Maar maak daar werk van, als onderdeel van een plan om opnieuw reizigers naar het openbaar vervoer te lokken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil daar heel kort op reageren, mijnheer Verheyden. De burgemeesters kunnen aan bestuurlijke handhaving doen. Ik kan dat als minister niet. Ik kan alleen maar toejuichen dat de burgemeester die tool van bestuurlijke handhaving ter harte neemt en zodoende ervoor zorgt dat agressoren op De Lijn effectief een sanctie krijgen. Tegelijkertijd wil ik ook dat federale collega's volop inzetten op meer veiligheid, ten behoeve van alles en iedereen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik denk dat we er vandaag sowieso niet gaan uitkomen en dat ik binnenkort de vraag opnieuw zal moeten stellen, want ik vrees dat we er nog lang niet zijn.

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 de kustvisie – 2448 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, half januari 2023 vroeg ik u naar een stand van zaken van de nieuwe kustvisie. U zei toen dat eind maart de nota klaar zou zijn en dat de bevraging van de omwonenden zou kunnen starten. Timing is vaak iets moeilijker bij dergelijke studies, maar ik was toch aangenaam verrast toen ik op 26 april las dat alles kon doorgaan.

Tussen 2 mei en 2 juli kan iedereen de mogelijke alternatieven voor elke strandzone en elke kusthaven nalezen op de website van de kustvisie. Daarnaast worden

er bijkomende infomomenten georganiseerd, één digitale en vier fysieke. Tijdens die sessies zal het projectteam uitleg geven over het onderzoek en de toekomstplannen. Iedereen die dat wil, kan verbetervoorstellen indienen.

Ik vermoed dat hier toch wel wat zal bewegen. Wie de synthesesnota op de website van de kustvisie leest, begrijpt al snel dat op veel plaatsen de dijk of de achterliggende strandzone opgehoogd zal worden. Dat maakt dat je op veel plaatsen misschien geen branding meer zult kunnen zien. In de commissie Toerisme is al gezegd dat Westtoer voor de toeristische belangen mee in het verhaal stapt, en dat is uiteraard een heel goede zaak.

De ingediende verbetervoorstellen van de burgers zullen tot slot besproken worden met alle kustactoren. Tegen begin 2024 zal een ontwerp van beleidsplan worden uitgewerkt, met een voorkeursalternatief. Op dat alternatief zal iedereen opnieuw feedback kunnen geven.

In de synthesesnota las ik als laatste punt een opmerkelijke zin. In de aanbevelingen op het einde van het document wordt over de zeehavens gezegd: "We nodigen alle stakeholders, betrokken bij de haven van Zeebrugge en Oostende, uit om samen werk te maken van deze flankerende visies."

Ik had daarom graag van u geweten, minister, hoeveel ruimte er nog is voor alternatieve voorstellen, nu het projectteam enkele mogelijke scenario's heeft uitgebreid. En waarom wordt opgeroepen tot een samenwerking en uitbouw van een flankerende visie, maar enkel in Zeebrugge en Oostende?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vraag over de kustvisie, mevrouw Fournier. Het is uiteraard zeer belangrijk dat we daar klimaatbestendige maatregelen gaan nemen. Ik wil u alleszins al geruststellen. Er zijn zeker nog mogelijkheden om alternatieven voor te stellen. Dat is overigens precies de reden waarom we nu eerst zorgen dat de onderzoeksnota en de kennisgevingsnota van het plan-milieu-effectrapport (plan-MER) ter inzage worden gelegd. Daarmee wordt nu die inspraak georganiseerd, alvorens straks, in een volgende fase, tot een ontwerp van strategisch beleidsplan te komen. We zitten dus nog in een heel vroege fase. Het zijn nu louter en alleen het plan-MER en de onderzoeksnota die worden meegegeeld. In een latere fase komt dan het ontwerp van strategisch beleidsplan.

Tussen 2 mei en 2 juli 2023 kan elke burger nog schriftelijk een of meerdere elementen en alternatieven voorstellen, of varianten op tafel leggen voor de alternatieven die nu al op tafel liggen. Als men vindt dat een bepaald alternatief ook nog op tafel moet liggen, of als men een alternatief op een variant heeft, kan dat dus ook. Men kan dus altijd alle voorstellen nog op tafel leggen.

Elke inspraak zal ook beoordeeld en beantwoord worden. Finaal zal het team Omgevingseffecten aan de hand van de richtlijnen bepalen welke alternatieven effectief bijkomend dienen te worden onderzocht en op welke wijze. Als het bijvoorbeeld bepaalde alternatieven zijn die veel te fel aansluiten bij alternatieven of varianten die al op tafel liggen, kan het zijn dat men zegt dat dat een verruiming van een bestaand alternatief of een bestaande variant is. Ofwel is het volledig nieuw, en dan kan het nog extra onderzocht worden.

Het geheel van de onderzoeksnota, de kennisgeving en de richtlijn vormt de start van de nieuwe fase in het onderzoek van het beleidsplan voor de langetermijnbeschermingsvisie op de Vlaamse kust. En daarom worden alle belangrijkste inzichten uit de voorstudies gebundeld, en de methodieken voor de verdere uitwerking en evaluatie beschreven.

Het doel daaromtrent is tweeledig. Enerzijds brengt de nota alle betrokken partijen en het brede publiek op de hoogte van het project, de doelstellingen en de mogelijke alternatieven. Anderzijds zorgt de nota ervoor dat iedereen een stem krijgt in het debat over de aard, de omvang en de beperkingen van de methodiek van het onderzoek.

Wat uw tweede vraag betreft, kan ik u meegeven dat tijdens het cocreatieonderzoekstraject, door verschillende stakeholders die eraan deelgenomen hebben, een aantal aanbevelingen zijn geformuleerd. Zo gaven onder andere de havenbedrijven van Oostende en het havenbedrijf van Antwerpen-Zeebrugge aan dat de nodige kustbeschermingsmaatregelen in de toekomst het best ook afgestemd zouden worden met en ingebed worden in een nog op te maken toekomstvisie voor beide havens, zodat de economische toekomstplannen niet te zeer gehypothekeerd zouden worden.

Door stakeholders werden ook nog een aantal andere aanbevelingen gemaakt. Ze hebben bijvoorbeeld reeds meegegeven dat bij de startbeslissing voor het opmaken van een strategisch plan in het kader van de kustvisie, die door de Vlaamse Regering op 21 april werd goedgekeurd, altijd alle aanbevelingen, alle varianten, maximaal worden meegenomen. Daarna zal er ook een actieplan komen waarin concrete acties zijn opgenomen om de aanbevelingen de komende jaren verder in detail te kunnen uitwerken. Om finaal de samenhang tussen alle acties en het actieplan te garanderen, zal er ook nagedacht worden over de samenwerkingsstructuur, die een integrale benadering van de klimaatbestendige ontwikkeling van de hele kuststreek mogelijk zal moeten maken.

De actieplannen hebben een doorkijk van tien jaar. Het is dus de langetermijnvisie die we hiermee verder uitwerken. Nu is het 'first things first': eerst tussen 2 mei en 2 juli de burgerbevraging doen en kijken welke mogelijke aanbevelingen of varianten bijkomend op tafel worden gelegd.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik heb hier eigenlijk niet zoveel aan toe te voegen, behalve dat het dossier van de Vlaamse Baaien, als ik me niet vergis, meer dan tien jaar geleden gelanceerd werd. Ik ben dus blij – nogmaals mijn complimenten – dat u daar werk van maakt, en dat u er met de volle aandacht naar kijkt om onze heel mooie kust in West-Vlaanderen te beschermen. Ik heb geen bijkomende vragen meer.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.