



Vlaams
Parlement

vergadering **C162**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 12 maart 2020

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afschaffing van de reservatieplicht voor rolstoelgebruikers op bussen van De Lijn – 1364 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afgeschafte reservatieplicht voor rolstoelgebruikers bij De Lijn – 1426 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontoegankelijkheid van hermelijntrams door het ontbreken van oprijplaten – 1537 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Maurits Vande Reyde aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afschaffing van de reservatieplicht en de toegankelijkheid van haltes van De Lijn – 1619 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afschaffing van de reservatieplicht bij De Lijn – 1668 (2019-2020)	4
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitspraak van de Antwerpse arbeidsrechtbank over de sociale verkiezingen bij De Lijn – 1459 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitspraak van de Antwerpse arbeidsrechtbank over de reorganisatie van De Lijn – 1469 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verplichting van De Lijn om in elke provincie aparte sociale verkiezingen te organiseren – 1490 (2019-2020)	16
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over onveilig rijgedrag van fietsers – 1657 (2019-2020)	23
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van de hervorming van het loodswezen op de haven van Zeebrugge – 1680 (2019-2020)	27
VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking – 1709 (2019-2020)	29
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over overbodige verkeersborden – 1727 (2019-2020)	33
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financiering van de regionale en lokale mobiliteitsplannen – 1747 (2019-2020)	36

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een sensibiliserend beleid om deelsystemen en andere vervoersmodi aan te passen aan mensen met een beperking – 1765 (2019-2020)	40
VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over preventiemaatregelen van De Lijn tegen het oprukkende coronavirus – 1653 (2019-2020)	43

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afschaffing van de reservatieplicht voor rolstoelgebruikers op bussen van De Lijn – 1364 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afgeschafte reservatieplicht voor rolstoelgebruikers bij De Lijn – 1426 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van hermelijntrams door het ontbreken van oprijplaten – 1537 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Maurits Vande Reyde aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afschaffing van de reservatieplicht en de toegankelijkheid van haltes van De Lijn – 1619 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afschaffing van de reservatieplicht bij De Lijn – 1668 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik zie dat veel collega's een soortgelijke vraag hebben ingediend, wat bewijst dat dit een thema is dat leeft. We waren allemaal blij dat er een passage in het regeerakkoord is opgenomen om ervoor te zorgen dat rolstoelgebruikers geen lange reservatieprocedure meer moeten doorlopen, maar er zijn wel een aantal problemen vastgesteld.

Sinds 1 februari is de reservatieplicht voor rolstoelgebruikers op bussen van De Lijn afgeschaft. De nieuwe procedure wordt op de webstek van De Lijn als volgt omschreven: "Met de nieuwe eenduidige procedure kunnen rolstoelgebruikers zonder voorafgaande reservering op- en afstappen aan rolstoeltoegankelijke haltes. De chauffeur legt – indien nodig – de oprijplaat uit. Ook een begeleider of medereiziger mag de oprijplaat uitleggen. De rolstoelgebruiker betreedt het voertuig op eigen kracht, al dan niet met hulp van een begeleider. De rolstoelgebruiker kan mee als de voorbehouden rolstoelplaats op het voertuig beschikbaar is en de halte minimaal de status 'toegankelijk mits assistentie' heeft."

We zijn blij met de maatregel en het is misschien nog te vroeg om het geheel te evalueren, maar ik heb toch al een aantal vragen voor u, minister. Hoe evalueert u na anderhalve maand de procedure en de implementatie ervan? Zijn er aanpassingen of bijsturingen nodig of zijn er al gebeurd sinds de invoering?

Blijkbaar waren niet alle chauffeurs op de hoogte van die maatregel en wisten ze niet wat te doen. Hoe verliep de interne communicatie over de nieuwe procedure tussen het moment waarop de beslissing is gevallen, januari, en het moment waarop de maatregel is ingevoerd, 1 februari?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): De heer Maertens heeft al een inleiding gegeven; ik zal die niet herhalen.

De reservatieplicht is afgeschaft en daar zijn wij uiteraard heel blij mee. We hebben daar vanuit onze fractie meermaals op aangedrongen. Uit verschillende reacties van rolstoelgebruikers die begin februari zonder reservatieplicht de bus wilden nemen, blijkt echter dat niet alle chauffeurs op de hoogte waren van deze nieuwe regeling.

Minister, op welke manier heeft De Lijn deze nieuwe regeling gecommuniceerd, zowel aan haar personeel als aan de reiziger?

Wat is de concrete taak van de chauffeur als een persoon met een beperking aan de halte staat en deze halte niet rolstoeltoegankelijk is?

Hoeveel middelen gaat deze regering investeren in het verder toegankelijk maken van haltes van De Lijn? U hebt daarnet al een tipje van de sluier gelicht, maar nog niet wat de middelen betreft. Hoeveel haltes zullen op die manier volledig toegankelijk zijn tegen het einde van de legislatuur? Hoeveel middelen zijn er nodig om alle haltes van De Lijn volledig toegankelijk te maken?

Hoe ver staat u met het in het regeerakkoord aangekondigde Masterplan toegankelijkheid?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik zal ook niet alles herhalen; de collega's hebben al een inleiding gegeven.

De mobiele lijnen geven aan waar rolstoelreizigers probleemloos kunnen mee rijden en toch blijkt dat er in de praktijk al wat problemen zijn opgedoken. In Gent zijn tramlijn 1 en 2 mobiele lijnen. Dat zijn lijnen waar men niet meer hoeft te reserveren, men moet daar de tram kunnen nemen aan de haltes. En toch blijkt in de praktijk dat De Lijn daar oude hermelijntrams inzet die geen ingebouwde uitklapbare oprijplaat hebben, waardoor rolstoelgebruikers, zelfs met hulp, gewoon niet op de tram geraken. Ook in Antwerpen loop je als rolstoelgebruiker het risico om op een mobiele lijn toch een ontoegankelijk voertuig, een oude hermelijntram, te zien aankomen, waardoor je gewoon niet op de tram raakt.

Volgens de reizigersorganisatie Reizigersbond is er op korte termijn een oplossing mogelijk. De ontoegankelijke trams op de Meer Mobiele Lijnen zouden gebruik kunnen maken van een draagbare oprijplaat, maar De Lijn reageerde tot nog toe niet op dat voorstel. In Gent liet het bestuur al weten dat het dit zou aankaarten bij De Lijn. Omdat we de afgelopen jaren in deze commissie meermaals over de toegankelijkheid van haltes en voertuigen hebben gedebatteerd, heb ik volgende vragen.

Minister, hoe komt het dat De Lijn toch ontoegankelijke voertuigen inzet op de lijnen die op de website worden aangekondigd als 'Meer Mobiele Lijn'? Waarom gaat De Lijn niet in op het voorstel van de Reizigersbond om draagbare oprijplaten in oude hermelijntrams in te zetten als deze toch op de Meer Mobiele Lijnen rijden? Dat is trouwens een praktijk die op verschillende plaatsen in het buitenland bestaat. Bent u ertoe bereid om dit aan te kaarten bij De Lijn, gezien de recente aankondiging dat rolstoelgebruikers niet langer hoeven te reserveren en dat hun toegankelijke voertuigen worden beloofd op de aangeduide Meer Mobiele Lijnen?

De voorzitter: De heer Vander Reyde heeft het woord.

Maurits Vande Reyde (Open Vld): Minister, ik ga het estafettestokje overnemen en ga net als mijn collega's ook niet alles herhalen wat er gezegd is; de solidariteit onder de collega's is zeer groot vandaag.

Zoals u weet, is toegankelijkheid op het openbaar vervoer een onderwerp dat mij na aan het hart ligt. We hebben het hier al een aantal keer over gehad.

Verder dan enkel de problemen benoemen die mijn collega's zeer accuraat beschreven hebben – niet alleen in Antwerpen en Gent trouwens, maar over heel Vlaanderen –, kan de afschaffing van de reservatieplicht enkel maar toegejuicht worden. Dat werkt inderdaad enkel als mensen die een beperking hebben, ook de garantie hebben dat de bus of tram die ze nemen toegankelijk voor hen is, anders zijn ze eigenlijk slechter af, want dan gaan ze ervan uit dat ze het openbaar vervoer kunnen nemen zonder dat daar de garantie voor is.

Mijn kijk op oplossingen is de volgende. Zoals de heer Rzoska al aanhaalde, gaat het over gemiddelde hoogteverschillen van tussen 5 en 15 centimeter, afhankelijk van de halte. Dan vraag ik me af, zeker bij haltes waar het hoogteverschil zeer klein is, of er geen extra hulpmaterieel kan worden ingezet om hieraan te verhelpen. In het buitenland zie ik dat er materieel voorhanden is, uitschuifbare platen enzovoort. Er wordt ook vaak gebruikgemaakt van de gewone solidariteit van medereizigers, net zoals wanneer er iemand met een buggy op het perron staat, de persoon die ervoor opstapt, die buggy dan gewoon mee optilt. Met enig simpel hulpmateriaal zou dat ook mogelijk moeten zijn voor mensen met een beperking.

Ik heb samen met mijn collega al gezocht naar enkele oplossingen. We zien dat wel in het buitenland. We kunnen daarvoor niet direct de fabrikanten en dergelijke aanduiden, maar ik neem aan dat er binnen De Lijn toch over nagedacht is. Daar gaat mijn vraag over.

Minister, zullen trams en bussen op lijnen waar de toegankelijkheid van de haltes nog niet gegarandeerd is, wat in het merendeel van de gevallen zo is, worden uitgerust met bijkomend materieel, zodat die afschaffing van de reservatie er in de praktijk ook echt voor zorgt dat mensen met een beperking zonder zorgen het openbaar vervoer kunnen nemen?

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Voorzitter, ik ben de laatste in het rijtje over dit thema. Ik heb hier vorige legislatuur ook al heel vaak vragen om uitleg en schriftelijke vragen over gesteld en ik heb zelfs een conceptnota over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ingediend. Collega Katrien Schryvers heeft er recent ook nog een ingediend die breder gaat naar toegankelijkheid van mobiliteit in het algemeen.

Een van de zaken in de conceptnota die ik indiende, was de reservatieplicht voor bussen en trams die er eigenlijk niet zou mogen zijn. Men moest nog altijd werken met een reservatieplicht om van het openbaar vervoer gebruik te kunnen maken. In de conceptnota schetste ik ook de stand van zaken van de toegankelijkheid van de haltes. Uit mijn meest recente schriftelijke vraag daarover, blijkt dat er van de 30.300 haltes die Vlaanderen telt, slechts 3701 haltes of 12 procent toegankelijk zijn voor personen met een motorische beperking en ongeveer 1850 haltes of ongeveer 6,1 procent toegankelijk voor personen met een visuele beperking. Op de koop toe moesten mensen met een beperking die gebruik wilden maken van het openbaar vervoer, dat vaak tot 24 uur op voorhand reserveren.

Tijdens de bespreking van het regeerakkoord hebben we vanuit CD&V gevraagd om, binnen de vele uitdagingen die De Lijn kent, ook specifiek werk te maken van die toegankelijkheid. Daarmee is het Masterplan toegankelijkheid in het regeerakkoord gekomen, waarin we ambitieuze maar heel haalbare doelstellingen vooropstellen voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur. Met dat masterplan wordt er versneld werk gemaakt van de haltes in eigen beheer – op de gewestwegen, dus – en een versnelde uitrol van de Meer Mobiele Lijnen.

De afschaffing van de reservatieplicht is daar ook een onderdeel van. Die is ingegaan op 1 februari 2020. We zijn uiteraard heel verheugd met die eerste stap in

de uitvoering van het Masterplan toegankelijkheid, wat dus ook de uitvoering is van een van de elementen die ik in mijn conceptnota had opgenomen.

Minister, ik heb nog een aantal vragen hierover. Hoe werd de afschaffing van de reservatieplicht in goede banen geleid?

Welke reacties ontving u van gebruikersverenigingen, belangenbehartigers en passagiers uit de doelgroepen? Er is door de collega's al verwezen naar de vraag naar extra hulpmaterieel.

Werden er ondertussen al bijsturingen uitgevoerd of gepland op basis van die reacties? Welke verdere stappen worden er momenteel nog gepland om ons openbaar vervoer toegankelijker te maken binnen het geplande Masterplan toegankelijkheid? Welke timing hebt u daarvoor vooropgesteld?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik zal de vragen gegroepeerd en per item beantwoorden.

De procedure is inderdaad ingegaan nadat de raad van bestuur ze heeft goedgekeurd, op 21 januari 2020. Ze is dus nog maar net van gestart gegaan. Om de opvolging van de implementatie goed te laten verlopen, werd in eerste instantie bij de klantendienst van De Lijn een specifieke codificatie toegekend aan een klacht die betrekking heeft op het niet correct toepassen van deze richtlijnen door de chauffeur. Op basis van de opgegeven halteplaats, lijnnummer en tijdstip kan worden nagegaan wie de betrokken chauffeur is die de richtlijnen niet gerespecteerd heeft. Die wordt dan onmiddellijk door zijn leidinggevende aangesproken voor een passend gevolg.

Die specifieke codificatie biedt tegelijk ook de mogelijkheid om, op basis van de klachten, de implementatie van de nieuwe procedure goed op te volgen. Vandaag heb ik natuurlijk nog geen zicht op het aantal klachten en dergelijke. De procedure is immers nog maar anderhalve maand van kracht. Maar men gaat dat alleszins heel strikt een heel nauw opvolgen.

Aan de invoering van de nieuwe procedure gingen de nodige voorbereidingen vooraf. Zo werd eerst de procedure 'rolstoeltoegankelijke rit' in de handleiding van de chauffeur aangepast. Die werd vervolgens door de rijsschool opgenomen in de betrokken opleidingsmodules, opdat de nieuwe chauffeurs en de chauffeurs die hun opleiding 'vakbekwaamheid toegankelijkheid' volgen, de meest actuele richtlijnen konden meekrijgen. Aansluitend werden de algemene reisvoorwaarden voor de reizigers aangepast.

De chauffeurs werden via de gebruikelijke kanalen op de hoogte gebracht. In het bericht aan de chauffeurs, 'Procedure reizigers met een rolstoel', werd de nieuwe regeling beknopt toegelicht met een verwijzing naar het bijgestuurde hoofdstuk in de handleiding van de chauffeur. Er werd ook een bijbehorende infofolder over de bijgestuurde richtlijn opgesteld en verspreid. De info wordt bijkomend getoond op het intranet en op de beeldschermen die in de chauffeurslokalen hangen. Ook werden de scripts voor de dispatching en de belbuscentrales aangepast volgens de nieuwe richtlijnen. U ziet dus dat er heel wat communicatiemedia zijn gebruikt voor interne communicatie.

Voor de externe communicatie naar de reizigers werd de informatie over de nieuwe richtlijn aangekondigd en toegelicht op de toegankelijkheidspagina van de website van De Lijn. Bij de lancering werd ook een persbericht uitgestuurd met de aankondiging van de afschaffing van de reservatieplicht voor rolstoelgebruikers. Bijkomend werden de gebruikersorganisaties op de hoogte gebracht van de nieuwe

regeling. Ook werd de nieuwe richtlijn toegelicht en besproken tijdens het gebruikersoverleg van de kenniscel Toegankelijkheid met vertegenwoordigers van de gebruikersorganisaties.

Mevrouw Robeyns, u vraagt naar de concrete taak van de chauffeur ingeval een persoon met een beperking aan de halte staat en die halte niet rolstoeltoegankelijk is. Die regeling is opgenomen in de reizigersvoorwaarden. Niet alle haltes zijn rolstoeltoegankelijk. Het is ook daarom dat de rolstoelgebruiker de mogelijkheid heeft, en dit ook het best doet wanneer de halte onbekend terrein is, om zelf de toegankelijkheidsstatus van de op- en afstaphalte na te gaan via de website van De Lijn of om gebruik te maken van de aanmeldmogelijkheid via de belbuscentrale. Die mogelijkheden blijven dus bestaan.

De rolstoelgebruiker kan mee als de halte minimaal de status toegankelijk mits assistentie heeft en de voorbehouden rolstoelplaats op het voertuig effectief beschikbaar is. Als er op onze site staat dat een halte toegankelijk is mits assistentie, moet de rolstoelgebruiker er dus van uitgaan dat hij zelf voor assistentie kan zorgen. De chauffeur legt, indien nodig, de oprijplaat klaar. Ook een begeleider of medereiziger mag de oprijplaat uitleggen.

De rolstoelgebruiker betreedt het voertuig op eigen kracht, al dan niet met hulp van een begeleider, en positioneert zich op een correcte wijze op de daartoe voorziene rolstoelplaats. Als de rolstoelgebruiker door omstandigheden niet mee kan, dan deelt de chauffeur de oorzaak mee aan de betrokken reiziger.

Hoeveel middelen gaan we investeren in het verder toegankelijk maken van haltes van De Lijn? Heel wat haltes zijn eigendom van de gemeenten of lokale besturen en ook een heel aantal van het Vlaamse Gewest. De Lijn heeft maar een beperkt aantal haltes in eigendom, vooral de tramhaltes in eigen bedding en een aantal haltes van de busstations.

Het vernieuwen en toegankelijk aanleggen van de haltes wordt in de regel meegenomen bij ruimere herinrichtingsprojecten zoals bijvoorbeeld spoorvernieuwingen in geval van tramhaltes of stationsomgevingsprojecten, of bij de heraanleg van busstations.

Het heraanleggen van de haltes in Vlaanderen is de bevoegdheid van de wegbeheerder waar de haltes liggen. De Lijn neemt vandaag een aantal taken op ter ondersteuning van de wegbeheerders. Zo zijn er onder andere de richtlijnen met betrekking tot de aanleg van toegankelijke haltes, en die worden beschikbaar gesteld op de website van De Lijn. Er is ook een algemeen informerende brochure toegankelijke haltes, de Bushaltegids, die de principeontwerpen meegeeft van hoe men het best kan zorgen dat de nieuw aan te leggen haltes zo toegankelijk mogelijk zijn. Op de website van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is ook een dienstorder te vinden met specifieke richtlijnen voor lokale besturen, maar uiteraard ook voor de administratie zelf.

Halteploegen monitoren op dit ogenblik de toegankelijkheidsstatus van de haltes. Ik had het daarstraks al over het Masterplan toegankelijkheid. Op dit ogenblik brengt men alles in kaart. Mijnheer Van de Wauwer, in antwoord op uw schriftelijke vraag hebt u de laatste stand van zaken gekregen over de 30.000 haltes die deels door De Lijn, deels door het Vlaamse Gewest en deels door lokale besturen worden beheerd. Het blijkt dat slechts een beperkt aandeel, ruim 3800 haltes of 12,6 procent, perfect toegankelijk is. We zijn volop bezig om ons Masterplan toegankelijkheid in totaliteit aan te passen. Tegen 2030 willen we gaan naar 50 procent toegankelijkheid. Opnieuw, dit is een verhaal waarbij verschillende verantwoordelijken betrokken zijn.

Ik heb ook de specifieke vraag gekregen over hoeveel middelen er nodig zijn om de haltes van De Lijn zelf volledig toegankelijk te maken. Voor deze legislatuur

gaat het om naar schatting ongeveer 15 miljoen euro, een bedrag dat zal moeten worden geïnvesteerd voor de heraanleg van de halte-infrastructuur die eigendom is van De Lijn zelf.

Er was een bijkomende vraag over het Masterplan toegankelijkheid. We hebben het in deze commissie al gehad over de werkzaamheden van de werkgroep, met daarin onder andere vertegenwoordigers van de dienst Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten (VVSG), De Lijn en Inter, die allemaal samen zorgen voor de opmaak van dat masterplan binnen het MCB-project (Managementcomité van het Beleidsdomein), dat op dit ogenblik volop bezig is met de opstart van het project basisbereikbaarheid.

In een eerste stap is het de doelstelling om alles volledig in kaart te brengen, om elke halte grondig te onderzoeken, en te bekijken welke planmatige aanpak nodig is om die haltes perfect toegankelijk te maken. Dat gaat men dus onmiddellijk volledig omschrijven in een uitgebreid en lijvig document, waarin we alle gegevens verzamelen over elke specifieke halte. Dan kunnen we dat ter harte nemen en starten met de volledige uitrol en met de financiële kosten die daaraan verbonden zijn, om te bekijken wie wat moet doen.

Hoe komt het dat we nog ontoegankelijke voertuigen inzetten op lijnen die op de website worden aangekondigd als Meer Mobiele Lijn? Collega Rzoska, het klopt dat op de tramlijnen in Antwerpen en Gent nog een beperkt aantal Hermelijnlijnen van de eerste serie, met wel een lage vloer maar zonder oprijplaat, worden ingezet. Een aantal van deze trams worden gebruikt als 'smeedders' of als 'smeertoestellen'. Die worden ingezet om te voorkomen dat in de bochten of op de rails piepende geluiden worden gemaakt. Ze zijn niet toegankelijk. Doordat er op die lijnen een hoge frequentie is, komt er binnen de drie minuten een ander toestel, waarbij men dan wel gebruik kan maken van de Meer Mobiele Lijn. Zo is er na drie minuten wel een rolstoeltoegankelijke lijn of tram.

Waarom gaat De Lijn niet in op het voorstel van de Reizigersbond om draagbare oprijplaten te installeren in de oude Hermelijntrams, zodat deze dan toch zouden vallen onder de Meer Mobiele Lijnen? Men heeft bij De Lijn een en ander onderzocht. Het was voor De Lijn geen optie om met losse draagbare oprijplaten te werken omdat men daarmee niet voldoende veiligheidsgaranties kan garanderen.

Men is dan wel gaan onderzoeken wat er wel nog kan gebeuren met de oudere Hermelijntrams. In opdracht van Beheer en Innovatie Voertuigen van De Lijn heeft men bekeken hoe men een retrofitaanpassing kan doen aan de Hermelijntrams.

Ik zal u de technische maatregelen die nodig zijn om de Hermelijntrams aan te passen besparen. U zult begrijpen dat het gaat om het inbouwen van een oprijplaat en het voorbehouden van beveiligde plaatsen voor de rolstoelgebruikers. Er moet ook heel wat elektrische bedrading en dergelijke worden aangepast: de knop om gebruik te kunnen maken van de rolstoeltoegankelijke lijn en dergelijke meer. Er moeten heel wat technische aanpassingen worden gedaan. Dat heeft men allemaal onderzocht. Op basis daarvan heeft het managementcomité beslist om de nodige middelen uit te trekken om de Hermelijntrams om te bouwen en om ze in het kader van de midliferevisie, vooraleer ze volledig zijn afgeschreven, nog te kunnen gebruiken als rolstoeltoegankelijke of Meer Mobiele Lijn. Zo wil men dit verder uitrollen.

Nu, dat is nog allemaal heel prematuur. Het moet finaal nog goedgekeurd worden op de raad van bestuur van De Lijn. Ze hebben de intentie om een aanbesteding op te starten, om zo één en ander te kunnen inplannen, om in de nodige middelen te voorzien en om ervoor te zorgen dat er voldoende trams beschikbaar blijven tot men die oudere hermelijntrams uit het circuit neemt om ze volledig aan te passen.

Zo willen ze voorkomen dat er bepaalde ritten niet zouden kunnen worden gereden. Men is er dus mee bezig en we hopen dat we zo snel mogelijk een terugkoppeling krijgen van de raad van bestuur van De Lijn om te zien hoe dat verder verloopt.

De Reizigersbond werd reeds op de hoogte gebracht door De Lijn van hun standpunt en plan van aanpak.

De gebruikersorganisaties en klanten zijn positief over de afschaffing van de reserveringsplicht. Zo werd op 10 februari nog de Vereniging voor Personen met een Handicap (VFG) ontvangen op het kabinet en zij vonden deze realisatie een van de beste verbeteringen die er de afgelopen jaren gebeurd was. Ook zij hebben volop gecommuniceerd naar hun leden, maar ook steeds de boodschap mee gegeven dat indien men een halte wil aandoen die men niet kent, men best op voorhand toch even controleert via de website van De Lijn of via de belbuscentrale.

Zoals aangehaald, zullen mogelijke tekortkomingen bij de implementatie van de nieuwe richtlijnen bij de klantendienst van De Lijn worden opgevolgd en zullen ze het nodige gevolg krijgen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor het omstandig antwoord. Mijn vragen waren beperkt tot de procedure en de interne communicatie.

Over die communicatie heb ik nog een bijkomende vraag. We hebben het gehad over de interne communicatie met de chauffeurs. Ik neem aan dat de communicatie naar het brede publiek ook via de websites van reizigersorganisaties is gebeurd enzovoort. Is er ook doelgroepspecifiek gecommuniceerd? Ik weet dat De Lijn vanwege de privacywetgeving niet zomaar adressen kan opvragen van mensen met een handicap om hun een doelgroepgerichte email te sturen, maar we kunnen binnen de Vlaamse overheid daarvoor wel samenwerken met bijvoorbeeld het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH). Ik weet ook niet welke mogelijkheden zij daartoe hebben. Is dat gebeurd? Zo niet, is het geen nuttige manier van werken om de doelgroep gericht te informeren over deze manier van werken?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik dank u voor uw zeer uitgebreid antwoord. Ik heb nog twee vragen.

Deze week nog lazen we in Het Belang van Limburg een artikel over bushaltes die al dan niet aangepast zijn. We hebben het altijd over het feit dat reizigers via de website, de app of via de belbuscentrale te weten kunnen komen of een halte al dan niet aangepast is. Het verbaast mij daarin te lezen dat er ook met symbolen aan de haltes zelf gewerkt wordt. Is dat nieuw of is het gebruikelijk dat die haltes met symbolen als een blauwe bol met een rolstoelgebruiker, of een blauwe bol met een oog en een oranje bol worden aangeduid? Daarvoor moet men zich wel al ter plaatse bevinden, maar het is wel een manier om concreet te zien of een halte al dan niet toegankelijk is en in welke mate.

Dan kom ik tot mijn tweede vraag. We hebben nog heel wat werk om al die haltes toegankelijk te maken. Het ideale scenario is uiteraard dat we naar 100 procent streven, maar we beginnen met 50 procent; dat zou al een enorme vooruitgang zijn. Nu, u weet dat alle vervoerregio's vandaag bezig zijn met het opmaken van een openbaarvervoerplan, met al dan niet bepaalde lijnen te schrappen en ook haltes te schrappen. Mijn vraag is dus eigenlijk: ziet u in dat streven naar die 50 procent toegankelijkheid een bepaalde prioritering? Zullen bepaalde haltes sneller toegankelijker gemaakt worden? Is er misschien ook een terugkoppeling met die vervoerregio's?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, uiteraard bedankt voor het zeer uitgebreide antwoord, maar ik blijf toch wat op mijn honger zitten. Ik zal u zeggen waarom. Ik begrijp absoluut niet dat De Lijn eigenlijk gewoon niet gaat voor die draagbare oprijplaten. Ze werken in het buitenland en ik kan u daar voorbeelden van laten zien. Zelfs in een aantal Duitse steden, en toch niet van de minst ontwikkelde Duitse steden is er, in de premetro of de sneltram, wel degelijk een draagbare oprijplaat. Ik vind het dus zeer vreemd dat De Lijn zegt dat dit voor haar geen oplossing is. Zelfs in de gemeenteraad van Lokeren is er een collega van mij in een rolstoel die met een mobiele oprijplaat tot op zijn plaats wordt gebracht. Zeggen dat daar een veiligheidsprobleem is, snap ik niet. Hoe doen ze dat dan in het buitenland?

Ik vind het vreemd dat De Lijn weer de oude hermelijntrams wil aanpassen, want, als dit nog zeer prematuur is, hoelang gaat dat duren? Het moet nog langs de raad van bestuur, we gaan dan nog het bestek de markt inzetten. We moeten er dan nog voor zorgen dat we ze uiteraard niet allemaal tegelijkertijd uit de dienstverlening halen, want dat is technisch ook niet haalbaar. Dan denk ik dat we al snel over een paar jaar spreken eer die oude hermelijntrams – als ik met niet vergis, rijden er nog een kleine vijftig rond – toegankelijk zijn. Ik vind het vreemd dat aan een halte waarvan De Lijn zegt dat het een mobiele lijn is, een halte die aangeduid is als een halte waar een rolstoelgebruiker gegarandeerd de bus of de tram kan nemen, de reiziger geconfronteerd wordt met een toestel waar dan de boodschap komt om nog drie minuten te wachten – als de volgende bus of tram althans na drie minuten komt, want in dienstverlening is De Lijn ook niet altijd de meest betrouwbare partner.

In het buitenland gebeurt het nochtans wel degelijk, en niet altijd door chauffeurs. De heer Vande Reyde heeft daarnet gezegd dat er ook medereizigers zijn in het buitenland die zo een mobiele oprijplaat mee helpen installeren. Het kost ook nauwelijks tijd. Ook daar bestaat onderzoek naar. Het kost nauwelijks 20 à 25 seconden om heel de handeling te doen. Ik begrijp dus absoluut niet dat langs de ene kant De Lijn aankondigt dat ze een stap vooruit zet, maar langs de andere kant dan toch weer verzandt in lange procedures om toestellen te gaan aanpassen.

Minister, ik zou toch willen aandringen – en u hoeft mij daar misschien niet vandaag een antwoord op te geven – om het misschien toch eens te bekijken. Een mobiele oprijplaat aankopen zal wat mij betreft immers een pak sneller gaan dan die 45 trams aanpassen, waarmee ik niet zeg dat het niet moet gebeuren, het aanpassen op lange termijn. Als we echt een punt willen maken van toegankelijkheid, zet dan gewoon iets in wat in verschillende landen ook wordt gehanteerd om mensen makkelijk op en af die tram te krijgen.

De voorzitter: De heer Vande Reyde heeft het woord. Heeft u bijkomende vragen?

Maurits Vande Reyde (Open Vld): Ik heb bijkomende inzichten. Minister, bedankt voor uw antwoord. Het werd een omstandig antwoord genoemd, maar ik ben in de commissie Welzijn wel meer gewoon, dus ik vond het een zeer degelijk antwoord, van normale lengte.

Toegankelijkheid gaat over vrijheid, het gaat echt over mensen laten gaan en staan waar ze willen, zonder dat ze beperkt moeten worden door enerzijds de onzekerheid of ze hun tram wel zullen kunnen nemen, en anderzijds door complexe zaken te moeten doen die voor geen enkel mens doenbaar zijn. Over het einddoel zijn we het allemaal eens, namelijk dat het moet werken.

Er zijn inderdaad twee grote werven: enerzijds de halte gelijk maken. We weten allemaal dat dat een zaak is van heel veel investeringen en van heel lange adem.

We moeten daar zeker aandacht voor hebben, maar op korte en middellange termijn is dat niet de optie die het meest praktisch haalbaar is. Net als de heer Rzoska kijk ik naar wat we wel kunnen doen, naar wat we wel kunnen implementeren, naar wat in het buitenland bestaat. Ik heb wel iets anders gehoord dan de heer Rzoska. Misschien heb ik niet alles correct begrepen, maar u moet dat dan maar zeggen. Ik heb gehoord dat u wel wilde inzetten op die hulpplaten, dat u ook de medereizigers wilt sensibiliseren om, als de buschauffeur in de onmogelijkheid is om het te doen, om daarbij te helpen. Ik denk dat dat echt wel de sleutel is tot succes.

Als men mij zou vragen die oprijplaats eens uit te leggen, zou ik niet weten hoe dat te doen. Ik denk dat betere informatie voor het brede publiek nodig is, maar een vorm van sensibilisering moet haalbaar zijn. Als men iemand aan de halte ziet staan, is de vraag wat men kan doen om die persoon op de bus te helpen. Dat is iets complexer dan een buggy op de tram of de bus te krijgen, maar zoals net is gezegd, moet het haalbaar zijn dat op 20 tot 30 seconden te doen.

Ik heb gehoord dat het op sommige lijnen vanwege de veiligheid praktisch misschien niet haalbaar is. Mocht dat zo zijn, dan moet dat eerlijk worden gezegd en moeten er voldoende alternatieven zijn of moeten op die lijnen tramstellen of bussen worden ingezet die wel toegankelijk zijn.

We moeten naar de meest haalbare oplossing gaan. Het moet voor 90 of 95 procent van de gevallen een afdoende oplossing zijn. De sensibilisering van de reizigers, eigenlijk een vorm van burgerzin aankweken, kan zeer nuttig zijn om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk is. Dat geldt trouwens niet enkel voor De Lijn. Ook voor de NMBS zou dit wonderen kunnen doen, maar dat is een andere discussie voor een ander parlement.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord en voor de betrokkenheid die u bij dit dossier toont. Wat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer betreft, vond ik de betrokkenheid van de toenmalige minister van Mobiliteit tijdens de vorige legislatuur iets minder.

Wat ik ook heel goed vind, is dat u zo veel belang hecht aan betrokkenheid van de stakeholders en vooral van Inter, dat in het agentschap ervaring en expertise hierover heeft. U neemt die input ter harte en ik zou u hierover een aantal bijkomende vragen willen stellen.

Er is in verschillende antwoorden op vragen om uitleg al verwezen naar de toegankelijkheidsinformatie die op de website en de applicatie van De Lijn te vinden is. We stellen echter vast dat die informatie niet altijd even accuraat is. Ik heb nieuwe schriftelijke vragen ingediend over zaken die we zelf hebben onderzocht. Hetzelfde geldt voor de haltes die zich wel langs een Meer Mobiele Lijn bevinden, maar in de praktijk niet altijd even toegankelijk blijken te zijn. Zult u dit opvolgen en nakijken of die haltes die langs Meer Mobiele Lijnen zijn gelegen en die als toegankelijk worden geclassificeerd ook effectief toegankelijk zijn?

U hebt er ook naar verwezen dat veel van die haltes langs lokale wegen zijn gelegen en dat de lokale wegbeheerder er verantwoordelijk voor is die haltes toegankelijk te maken. Volgens mij is dat nog een heel grote uitdaging, want veel van de haltes die niet toegankelijk zijn, liggen langs lokale wegen. U hebt wel een mooi overzicht gegeven van de dienstorders die men kan vinden, van de richtlijnen die op de website staan en van de gids waarin wordt voorzien, maar kunt u ook proactief iets ondernemen en stappen zetten om de lokale besturen warm te maken om versneld werk te maken van die lokale haltes? U wilt met het Vlaamse Gewest het voorbeeld geven door versneld werk te maken van de toegankelijkheid van de

haltes die langs de gewestwegen zijn gelegen, maar ik hoop dat dit ook kan met betrekking tot de lokale wegen.

U hebt gelijk wanneer u stelt dat we naar de ruimere omgeving van die haltes moeten kijken. Het universeel design is daarvoor een belangrijk concept. Niet enkel de haltes moeten toegankelijk zijn, maar eigenlijk ook het hele traject tot aan die haltes. Dat is vooral iets voor de lokale besturen.

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

Jos D'Haese (PVDA): Mijnheer Van de Wauwer, mijn korte vraag sluit aan bij wat u net hebt gevraagd. Het is goed dat wordt ingezet op het versneld toegankelijk maken van de haltes die De Lijn of het Vlaamse Gewest in eigen beheer hebben, maar er zijn daarbuiten nog heel wat haltes en ik vraag me af hoe we ervoor zullen zorgen dat het sneller vooruit zal gaan. Als we richtlijnen publiceren en wachten tot de wegen worden heraangelegd, vrees ik dat we er niet snel zullen geraken.

Minister, ik wil even verwijzen naar het daarnet voorgesteld verslag van de Vlaamse ombudsman. Hij heeft op basis van de Nederlandse situatie een heel ruwe berekening gemaakt en stelt dat we de komende tien jaar 100 miljoen euro nodig zullen hebben om aan 50 procent aangepaste haltes te geraken. Als ik me niet vergis, hebt u het gehad over een bedrag van 15 miljoen euro voor investeringen in de komende vijf jaar. Als ik het goed heb begrepen, heeft hij gewoon de Nederlandse cijfers gekopieerd.

Denkt u dat die orde van grootte kan kloppen? Betekent dit dat de rest van de kosten voor de lokale besturen is? Zult u erop toezien dat dit bedrag effectief zal worden besteed? Hoe kunnen we proactiever te werk gaan dan enkel aanbevelingen te publiceren?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, het is zo'n beetje het bekende verhaal: manke communicatie, een gebrekkig aanbod. Dat alles brengt ons zo'n beetje bij de tevredenheidsenquête die onlangs is verschenen over De Lijn. De gemeenten klagen over hun samenwerking met De Lijn. Amper vier op de tien gemeenten zijn nog echt tevreden, terwijl dat vijf jaar geleden nog de helft was. Telkens zien we dat een van de grote ergernissen de communicatie met de inwoners was. Dat was altijd een teer punt. Hoewel er nu toch een bemoedigende stap wordt gezet voor gehandicapten, smijt men dan opnieuw voor een stukje de eigen ruiten in door de communicatie over die afschaffing van die reservatieplicht ten overstaan van het eigen personeel. Minister, u hebt duidelijk een aantal kanalen aangehaald waarlangs men blijkbaar toch wel heeft gecommuniceerd, maar blijkbaar schort er toch wel iets, is die communicatie misschien toch wel gebrekkig geweest. Dan vraag ik me af: als men inzake communicatie tekortschiet binnen een bedrijf, hoe kan men dan goed communiceren ten aanzien van de reizigers? Ik denk dat het nog een beetje vroeg is – we hebben twee maanden geleden met de heren van De Lijn samengezeten –, maar het lijkt me dringend tijd dat we de tevredenheid van die reizigers terugwinnen.

Maar goed, we kunnen die afschaffing van de reservatieplicht alleen maar toejuichen. Dat wil dus inderdaad zeggen dat er inzake communicatie geen tekortkomingen meer zijn, ook ten aanzien van gehandicapten.

We hebben het juist over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer gehad. Ook op dat vlak zijn er nog heel wat tekortkomingen, alhoewel gehandicaptenorganisaties toegeven dat De Lijn de voorbije jaren toch wel een aantal stappen heeft gezet. Minister, er zijn echter nog een aantal hiaten, zoals het ontbreken van

visuele en auditieve halte aankondigingen. Ik denk dat die een belangrijk hulpmiddel kunnen zijn voor mensen met een handicap. Mijn vraag gaat dan ook specifiek over die communicatiemiddelen: bent u van plan om de komende maanden en jaren rasse schreden vooruit te zetten wat die toegankelijkheid, wat betere visuele en auditieve halte aankondigingen betreft? We horen immers al jaren dat gehandicapten problemen hebben met het openbaar vervoer. Ik hoop dat er nu toch wel een inhaalbeweging kan worden gemaakt, ook wat De Lijn zelf betreft, inzake de klantentevredenheid, het aanzetten van mensen om dat openbaar vervoer van De Lijn te gebruiken. Ook op dat gebied moet men rasse schreden vooruit zetten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dacht dat ik omstandig had geantwoord, maar er zijn inderdaad toch nog heel wat vragen. Anderzijds getuigt dat ook van het belang dat we inderdaad allemaal hechten aan die toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers, voor iedereen. Ik denk dat dat sowieso heel goed is en ben blij te horen dat iedereen zich unaniem schaart achter de afschaffing van die reservatieplicht.

Ik kreeg bijkomende vragen over de communicatie daaromtrent. Zoals ik daarstraks al zei, hebben we met VFG samengezeten. We hebben ook naar alle doelgroepenverenigingen en de diverse belangenverenigingen gecommuniceerd en ik denk dat zij zo veel mogelijk naar hun eigen achterban terugkoppelen. Dus om nu te zeggen dat er daar te weinig over is gecommuniceerd ... Mijnheer Verheyden, u hamerde daar ook nog op. Ik denk toch dat het op dit ogenblik vrij goed bekend is, maar geef dit alleszins mee aan De Lijn. Als er nog bijkomende communicatie zou moeten gebeuren, dan zullen we dat zeker doen. Het is inderdaad belangrijk dat iedereen daar optimaal gebruik kan van maken en dat iedereen het ten volle weet.

Mevrouw Robeyns, u had nog vragen in verband met die symbolen. Dat is inderdaad een redelijk nieuw item, een recent initiatief. De uitrol daarvan is nog maar recentelijk opgestart. Men plaatst inderdaad een drietal symbolen aan de haltes om aan te geven hoe het daar met de toegankelijkheid zit. Ik denk inderdaad dat dat een goed item is en dat we daar ook verder op moeten inzetten.

Dan was er de vraag over de vervoerregio's en welke haltes prioritair kunnen worden aangepakt. Ik vermoed dat men daar in eerste instantie gaat focussen op en prioriteit geven aan dat kernnet, omdat daar het grootste aantal reizigers bij elkaar komt, en dan het aanvullend net en zo verder. Opnieuw, het masterplan toegankelijkheid is volop in beweging. Ik heb het daarstraks al gezegd. Vanmorgen hebben een aantal mensen van het kabinet samengezeten met de kenniscel die op dit ogenblik bezig is met dat masterplan. Ik hoop dat we dat effectief in oktober hebben. Het belang ervan onderschrijft iedereen hier. We zullen er dus op blijven hameren dat we dat masterplan tegen oktober hebben en dan zal ik ook meer duidelijkheid kunnen geven rond de talrijke bijkomende vragen over de middelen en dergelijke.

Mijnheer Rzoska, u hebt, wat die hermelijntrams betreft, nog gezegd dat het allemaal lang duurt. Men kan ook niet in één keer al die hermelijntrams uit het circuit nemen, want dan zijn er gewoon te weinig trams. Ik ga uw suggestie om toch nog eens het voorbeeld van het buitenland te laten onderzoeken, zeker meenemen. Ik kan vandaag alleen maar zeggen wat De Lijn mij vertelt en De Lijn zegt dat het plaatsen van die platen vandaag de dag wel voor de bussen gebeurt, maar niet voor de trams. De Lijn blijft erbij dat het plaatsen van die tijdelijke of aanhechtbare platen te weinig garantie geeft op veiligheid. Maar als u zegt dat het in het buitenland wel werkt, wil ik dat zeker meenemen als suggestie en verder laten onderzoeken. Op dit ogenblik is dit het antwoord dat De Lijn ons daarop geeft. Hoelang

het exact gaat duren? Ik hoop dat het zo snel mogelijk voor de raad van bestuur van De Lijn komt en dat men zo snel mogelijk een plan kan uitwerken om die aanpassingen te doen. Ik weet vandaag niet hoelang het exact gaat duren, maar we gaan het alleszins zeker navragen, opdat dat 45-tal toestellen dan ook rolstoeltoegankelijk zal zijn.

Mijnheer Vande Reyde, de toegankelijkheid is en blijft inderdaad heel belangrijk. Zoals ik daarstraks al gezegd heb, kan het bij de bussen wel met die mobiele platen, terwijl het voor de trams iets complexer is, ook door de automatische sluitingen en dergelijke. Maar dat gaan we zeker ook meenemen.

Mijnheer Van de Wauwer, in verband met hoe we dat nu allemaal sneller toegankelijk kunnen maken – ik denk dat de heer D’Haese daar ook nog specifieke vragen rond stelde – en of men daar straks een budget van 100 miljoen euro voor nodig heeft, moet ik vandaag opnieuw zeggen dat ruim twee derde van de haltes langs gemeentewegen liggen en een derde langs gewestwegen en vooral dat de tramhaltes in beheer en eigendom van De Lijn zelf zijn. Ik hoop dat we straks, als we dat Masterplan toegankelijkheid hebben, een heel duidelijk beeld hebben en dat heel duidelijk in kaart wordt gebracht wat nu het totale kostenplaatje is voor de drie verschillende partners. Dat is uiteraard belangrijk. Als we weten dat ruim twee derde van de haltes in beheer of eigendom is van de lokale besturen, zal het belangrijkste item natuurlijk daar gelegen zijn. We weten dat ongeveer 9 procent daarvan vandaag toegankelijk is; er is dus inderdaad nog een lange weg af te leggen. Maar ik denk dat iedereen het hier unaniem over eens is dat we daar echt een prioriteit van moeten maken, omdat elke reiziger met een beperking er echt op staat dat men hem autonoom gebruik laat maken van het openbaar vervoer. Ik hoop dus dat we daar in oktober, wanneer het masterplan finaal op tafel gaat liggen, meer duidelijkheid over hebben en dat we dan ook zien wat het kostenplaatje daarvan gaat zijn.

Mijnheer Verheyden, u zegt dat er toch nog wel wat schort aan de communicatie. Ik ga dat ook meenemen, ook het punt over de visuele en auditieve communicatie. Ik denk dat daarover ook een en ander op de realtime-informatieborden gecommuniceerd kan worden. Ook dat hoop ik straks in ons masterplan volledig te kunnen uitrollen. We blijven daarvoor alleszins de administratie aan de mouw trekken om daar zeker snel werk van te maken, want van het belang hiervan zijn we allemaal wel overtuigd.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): De CD&V-fractie zal dit uiteraard ook blijven opvolgen. Het gaat misschien maar om een kleine groep mensen die daardoor geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer, maar voor hen, zowel rolstoelgebruikers als mensen met slechte benen als slechtzienden, is het wel een enorm belangrijke schakel om deel te kunnen nemen aan het verdere sociale leven. We gaan dit dus mee blijven opvolgen, zowel de fysieke toegankelijkheid van de haltes als de toegankelijkheidsinformatie op de site en de apps, die zelf ook niet altijd even toegankelijk is.

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 de uitspraak van de Antwerpse arbeidsrechtbank over de sociale verkiezingen bij De Lijn – 1459 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitspraak van de Antwerpse arbeidsrechtbank over de reorganisatie van De Lijn – 1469 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verplichting van De Lijn om in elke provincie aparte sociale verkiezingen te organiseren – 1490 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): De vakbonden Algemene Centrale der Openbare Diensten (ACOD), Algemeen Christelijk Vakverbond (ACV) en Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België (ACLVB) spanden een rechtszaak aan tegen de openbaarvervoermaatschappij De Lijn, omdat De Lijn naar aanleiding van de komende sociale verkiezingen in mei de overlegstructuur in het bedrijf grondig wilde hervormen. Van zes ondernemingsraden zou men naar één overkoepelende ondernemingsraad gaan. Dit is in lijn met de reorganisatie die De Lijn de afgelopen jaren doorvoerde.

De Lijn besloot enige jaren terug haar dubbele hiërarchie met provinciale en thematische directies af te schaffen. De vijf provinciale entiteiten verdwenen en kwamen samen op de hoofdzetel in Mechelen. De vakbonden vreesden echter dat er geen correcte vertegenwoordiging meer zou zijn. De arbeidsrechtbank in Antwerpen volgde de vakbonden, waardoor er straks in mei opnieuw gewerkt zal moeten worden met provinciale kieslijsten. De directie van De Lijn betreurt dit en stelt dat de overlegstructuur in het bedrijf, als men met provinciale ondernemingsraden moet werken, niet langer aansluit bij de realiteit binnen de openbaarvervoermaatschappij en dat dit een probleem is voor de slagkracht van het bedrijf en het overleg.

Minister, hoe reageert u op de uitspraak van de Antwerpse arbeidsrechtbank? Volgt u de directie van De Lijn in uw evaluatie van deze uitspraak? En, belangrijker, hoe zal De Lijn de overlegstructuur aanpassen om aan deze uitspraak tegemoet te komen? Moeten we naar opgedeelde ondernemingsraden op het niveau van de vijf provincies? Zijn er juridisch andere mogelijkheden om tegemoet te komen aan die uitspraak?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik heb een soortgelijke vraag over de reorganisatie bij De Lijn, waar we het net nog over hadden met de Ombudsdienst. In 2018 werd een akkoord bereikt met één vakbond over die reorganisatie en die vakbond vertegenwoordigt 35 procent van het personeel.

De reorganisatie houdt in dat de dubbele hiërarchie met provinciale en thematische directies zal verdwijnen. Dat zorgde van in het begin voor ongerustheid en tegenkanting bij een deel van het personeel en heeft ook invloed op de sociale verkiezingen die dit jaar gepland staan. De directie van De Lijn heeft immers beslist dat zes bestaande ondernemingsraden vervangen zouden worden door één

overkoepelend orgaan en dat de zes comités voor preventie en bescherming op het werk (CPBW's) vervangen zouden worden drie CPBW's.

De drie vakbonden zijn zoals de collega heeft gezegd, naar de rechtbank gestapt omdat ze vreesden dat ze hun leden op die manier onvoldoende konden vertegenwoordigen. De arbeidsrechtbank geeft de vakbonden nu gelijk en besloot dat de beslissing van De Lijn vernietigd moest worden.

Tegelijk schuwen de rechters de kritiek niet op de reorganisatie bij De Lijn. Volgens hen werkt De Lijn ondanks de aangekondigde reorganisatie in de praktijk immers nog steeds via de entiteiten en bestaat de dubbele structuur met verschillende entiteiten nog steeds. Vervolgens verplichtten de rechters De Lijn om onverwijld in elke provincie aparte sociale verkiezingen te houden voor zes ondernemingsraden en zes CPBW's.

Minister, wat was de argumentatie – mijn vraag is ingediend vlak na het vonnis – in deze uitspraak van de Antwerpse arbeidsrechtbank? Welke gevolgen heeft dit voor de verdere reorganisatie van De Lijn? Kunt u ook daarover een stand van zaken geven? Welke gevolgen heeft dit voor de sociale verkiezingen in mei dit jaar?

Op welke manier gaan u en De Lijn zelf gehoor geven aan de uitspraak van de rechtbank?

Werd er bij De Lijn reeds intern een evaluatie gemaakt van de reorganisatie? Zo ja, wat waren de conclusies daarvan? Kunt u eventueel een eindevaluatierapport overmaken?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): De Antwerpse arbeidsrechtbank verplicht De Lijn om opnieuw zes ondernemingsraden in de vijf provincies en de hoofdzetel te organiseren. Volgens De Lijn gaat dat echter in tegen de reorganisatie De Lijn 2020 (DL2020) die het bedrijf momenteel implementeert.

Op een vraag die ik tijdens de hoorzitting met De Lijn stelde, antwoordde de directie dat de Vlaamse vervoermaatschappij af wil van de zogenaamde baronieën uit het verleden. Het waren net die baronieën die op heel wat kritiek vanuit reizigersverenigingen konden rekenen. Daarom besliste de maatschappij enkele jaren geleden om haar dubbele hiërarchie, de provinciale entiteiten, af te schaffen.

Heel wat diensten kwamen samen op de hoofdzetel in Mechelen. Het leek dan ook logisch dat De Lijn voor de sociale verkiezingen in mei de bestaande zes ondernemingsraden wil vervangen. Dat is volgens De Lijn logisch omdat ze voortaan uit één technische bedrijfseenheid bestaat.

De drie vakbonden vreesden echter dat ze hun leden daardoor niet goed konden vertegenwoordigen. De arbeidsrechtbank volgde hen in die redenering. Men kan zich vragen stellen bij de beslissing van de rechtbank, tot men dieper ingaat op de uitspraak. In hun argumentatie tot het vonnis uiten de rechters grote kritiek op de reorganisatie. Zo blijkt de centrale aansturing bij het bedrijf te gebeuren via drie 'business units'. De cruciale directies Operaties en Techniek werden onderverdeeld in twee zones. Elke entiteit heeft nog altijd een eigen budget en arbeidsreglement. Bovendien zou De Lijn in de laatste versie van de statuten op de website en het intranet nog altijd het begrip 'entiteiten' gebruiken.

Ook wijzen ze erop dat de cao die De Lijn in 2018 met het ACV sloot over de reorganisatie, enkel geldt voor bedienden. De chauffeurs, die een groot deel van het personeel uitmaken, werden amper geïnformeerd. De rechtbank besluit dat De Lijn, ondanks de aangekondigde reorganisatie, nog altijd via de entiteiten werkt.

De rechtbank verplicht het bedrijf dan ook om de sociale verkiezingen opnieuw per provincie te organiseren.

Minister, is de nieuwe structuur van De Lijn met de drie 'business units', niet in tegenspraak met de intenties van de Vlaamse vervoermaatschappij om de organisatie transparanter en efficiënter te maken?

In tegenstelling tot wat De Lijn voorhoudt, is er nog altijd een dubbele structuur. Bent u het met mij eens dat dit de geloofwaardigheid van de hervormingen die De Lijn uitrolt, tegenover het personeel, maar ook tegenover de reizigers, hypothekeert?

Zult u er bij de directie van De Lijn op aandringen om de voorgespiegelde reorganisatie effectief door te voeren, zodat er meer duidelijkheid komt in de structuur van de Vlaamse vervoermaatschappij?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik probeer de verschillende vragen gebundeld te beantwoorden.

Ik start met de organisatiestructuur van De Lijn 2020 en de huidige situatie hierover. De gewijzigde organisatiestructuur is nagenoeg afgerond. De laatste inkantering dateert van september 2019 en het programma De Lijn 2020 zelf stopt eind maart 2020.

De nieuwe structuur van De Lijn is een centraal aangestuurde organisatiestructuur opgedeeld in zes centrale 'business units': Operaties, Techniek, HR, Marketing & Mobiliteit, Financiën & ICT en Stafdiensten. De Lijn en haar raad van bestuur hebben deze structuur opgezet om de organisatie van De Lijn transparanter en efficiënter te maken. Het lijkt me zelf inderdaad veel transparanter dan telkens de verschillende business units in de vroegere structuur, die allemaal heel decentraal waren opgezet.

Er werd een tussentijdse evaluatie De Lijn 2020 uitgevoerd, die werd gebracht op de raad van bestuur van De Lijn op 2 oktober 2019. Dit nieuwe organisatiemodel op basis van de functionele domeinen werd als positief geëvalueerd door de raad van bestuur. Uit die evaluatie blijkt dat het organisatiemodel alleszins toekomstgericht is en de realisatie van de nieuwe strategie kan ondersteunen. Ook blijkt dat het organisatiemodel vandaag nog niet op volle sterkte draait, maar men hoopt dat dat straks wel het geval zal zijn. Ten slotte zijn er volgens De Lijn intussen al een aantal positieve evoluties merkbaar. Zo biedt de werking met teamcoaches een betere omkadering voor de chauffeurs. Het concept plaats- en tijdsafhankelijk werken biedt de medewerkers van De Lijn mogelijkheden voor een betere work-life balance en voor de mobiliteit. Ten slotte zorgt het vervoerregiomanagement voor een betere aansluiting met de stakeholders. Kortom, de organisatiestructuur wordt positief ervaren. Er zijn nog een zestal werven waarop men volop inzet.

Ten aanzien van het sociaal overlegmodel werd er geopteerd om te gaan naar één ondernemingsraad en voor de CPBW's was het uitgangspunt om de businessunits te bundelen in drie aparte comités: een CPBW voor ondersteunende diensten, een voor techniek en een voor operaties.

De arbeidsrechtbank heeft op 10 februari 2020 een ander vonnis geveld en tegen deze uitspraak is geen beroep meer mogelijk. Ik zal de argumentatie van de arbeidsrechtbank niet herhalen. Ik denk dat iedereen het vonnis intussen wel heeft kunnen consulteren. Alleszins betekent dit vonnis dat de sociale overlegstructuur zoals die door De Lijn was opgezet, niet gehandhaafd kan worden en dat er bij de

eerstkomende volgende sociale verkiezingen opnieuw zes aparte ondernemingsraden en zes aparte CPBW's moeten worden ingesteld.

Wat betreft de werking van de nieuwe centraal aangestuurde organisatiestructuur heeft de uitspraak van de arbeidsrechtbank geen gevolgen. Dit betekent wel dat de sociale overlegstructuur de volgende vier jaar niet zal aansluiten op de nieuwe organisatiestructuur van De Lijn. We blijven dus met zes verschillende overlegstructuren en zes CPBW's zitten.

Na de uitspraak van de arbeidsrechtbank zijn er onmiddellijk een aantal acties ondernomen en overlegmomenten ingepland. De Lijn heeft het initiatief genomen om de vakbondssecretarissen bijeen te roepen om uitvoering te kunnen geven aan het vonnis en om onverwijld en op een correcte wijze sociale verkiezingen te kunnen organiseren. Het is belangrijk dat deze zo snel mogelijk kunnen plaatsvinden, al is het om sociale rust te hebben binnen de organisatie.

Op 19 februari 2020 werd tussen De Lijn en de vakorganisaties, in aanwezigheid van twee ambtenaren van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg (WASO), een consensus bereikt over de datum van de sociale verkiezingen. De dag nadien heeft een vakorganisatie, meer bepaald de ACOD, een pamflet verspreid waarin ze aangaven niet langer vast te houden aan het akkoord van de dag voordien.

Er was op de vergadering van 19 februari al een engagement ondertekend dat de zes ondernemingsraden en de zes CPBW's samengeroepen zouden worden op 27 februari 2020 om de verkiezingsdatum te bespreken. De FOD WASO had 28 mei 2020 al vooruitgeschoven als verkiezingsdatum. Tijdens de bespreking op 27 februari werd er in de zes ondernemingsraden en zes CPBW's geen akkoord gevonden over de datum. De FOD WASO heeft dan ook onmiddellijk actie genomen op 27 februari door de datum van 28 mei te handhaven. Op 28 februari is dan de communicatie uitgehangen dat de verkiezingen plaats zullen vinden op 28 mei. De wettelijke termijn tussen de datum van uithanging en de dag van de verkiezingen is verplicht negentig dagen.

Dus uiteindelijk is dat het verhaal. In navolging van het vonnis van de arbeidsrechtbank van Antwerpen van 10 februari 2020 zullen de sociale verkiezingen plaatsvinden op 28 mei in plaats van op 12 mei 2020. Ik denk dat ik zo aan alle vragen heb voldaan.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik heb geen bijkomende vragen, maar ik ben zeer blij om van u te horen dat de verkiezingen op 28 mei 2020 plaatsvinden. Het zijn dan wel sociale verkiezingen. Goed, dat is een flauw mopje. Sorry. *(Gelach)*

We moeten toch eens wat humor in deze commissie brengen. Ik ben blij dat een collega dat beaamt.

We weten allemaal dat er een spelletje door bepaalde vakorganisaties werd gespeeld, niet alleen in dit dossier, maar ook in andere dossiers, zoals de gegaandeerde dienstverlening. Dat is belangrijk. We hebben gezegd dat we daarmee wat moeten wachten tot die sociale verkiezingen achter de rug zijn. Ik ben blij dat 28 mei een nieuwe start kan inleiden voor dat debat. Ik hoop en ik reken daarop. Ik roep ook de vakorganisaties op om daar een ernstig debat over te voeren en dat ernstig te nemen zodat we daarmee snel voor de dag kunnen komen en zodat die minimale dienstverlening er toch snel zal komen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Dank u wel, minister, voor uw antwoord.

U zegt dat er een evaluatie van de reorganisatie is gebeurd en die is door de raad van bestuur positief geëvalueerd, maar er zijn nog wel een paar werven waaraan gewerkt moet worden. Wij krijgen daar vanaf de werkvloer alleszins andere geluiden over te horen. Die reorganisatie is zeer snel doorgevoerd, en we krijgen de boodschap dat er daardoor veel knowhow is verloren gegaan en dat er bepaalde cruciale plekken onbemand zijn of dat daar de verkeerde personen zitten. Die bezorgdheid wil ik u toch meegeven. Dat kan altijd bijgestuurd worden.

Ik had begrepen dat er op een zeker moment vanuit De Lijn gecommuniceerd werd dat er helemaal geen sociale verkiezingen in mei georganiseerd zouden worden. Als ik u goed begrijp, is dat nu toch niet het geval. Het is dan niet op de initiële datum van 14 mei, maar 28 mei 2020. Waarom werd die initiële datum niet behouden?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik heb toch een paar kanttekeningen. Zes ondernemingsraden? Ik kan me voorstellen dat dat de efficiëntie bij De Lijn niet echt ten goede zal komen. Dat was nochtans een van de doelstellingen met de nieuwe structuur, net zoals men naar één ondernemingsraad wilde gaan. Ik stel me dan toch een aantal vragen bij een aantal punten die we hebben uitgesteld. We zouden wachten met de minimale dienstverlening. Ik kan me best voorstellen dat als er zes ondernemingsraden zijn en die minimale dienstverlening daar niet echt kan besproken worden of als er in een gespreide slagorde een standpunt wordt geformuleerd, dat weer ten nadele is van de reiziger. Indien dat gebeurt, zult u dan acties ondernemen om de minimale dienstverlening voor de reizigers toch te laten plaatsvinden?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik had op 13 februari 2020 hierover een schriftelijke vraag ingediend en het antwoord dat ik nog maar een paar dagen geleden heb ontvangen, komt helemaal overeen met wat u hier zegt. De Lijn zal nu inderdaad opnieuw zes ondernemingsraden en zes comités voor preventie en bescherming op het werk moeten hebben. In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag zegt u dat het voor zich spreekt dat dit de noodzakelijke efficiëntie en wendbaarheid van De Lijn niet ten goede zal komen.

Vandaar ook mijn bijkomende vraag. Welke maatregelen zullen de sociale partners en De Lijn samen nemen om de impact van die verschillende sociale overlegstructuur en organisatiestructuur tot een minimum te beperken? Gisteren was er een Panoreportage waarin de heer Kesteloot zei dat er intussen al veel is opgelost. Het zou er nog moeten aan mankeren, gelukkig maar. Volgens ons is het toch de bedoeling dat zowel sociale partners, als directie, als de raad van bestuur hetzelfde doel nastreven: het uitbouwen van een gezond, performant overheidsbedrijf waarin zij partners zouden moeten zijn. Als De Lijn er wil geraken, dan zal dat met iedereen samen moeten.

De onderhandelingen over de minimale dienstverlening zullen dan ook veertien dagen opschuiven. Wij hopen op goodwill van alle kanten om dit tot een goed einde te brengen. Een van de ondernemingsraden zou kunnen zeggen dat ze niet akkoord gaan, maar ik hoop toch dat er in de toekomst niet op die manier zal worden gewerkt. In het verleden waren het er ook zes. Soms hielden delen van entiteiten, vakbonden, wilde stakingen en andere helemaal niet. Het is net dat wat we willen vermijden. Ik hoop dus dat er heel duidelijke afspraken over kunnen worden gemaakt, met de zes samen, en dat iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt. We zijn al aan het vooruitlopen, maar men weet dat dit er aankomt. Ik hoop dat De

Lijn en de vakbonden het er onder elkaar toch al wel eens over hebben gehad, toch minstens de vakbonden die bereid zijn eraan mee te werken. Ik heb begrepen dat er weeral maar eens één vakbond het verhaal niet accepteert, wat toch niet serieus is. De datum die men afspreekt, accepteert men een dag later niet meer: dat soort toestanden moeten we in de toekomst vermijden.

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

Jos D'Haese (PVDA): Ik wil even reageren op mijn collega die zegt dat de reorganisatie in De Lijn positief wordt ervaren. Ik denk dat dat toch een klein beetje wereldvreemd is, als je luistert naar de signalen die vanop het terrein komen. Ik zeg niet dat alles grote miserie is, maar je kunt niet zeggen dat de reorganisatie bij De Lijn in het algemeen positief wordt ervaren. Ik denk dat eerder het omgekeerde waar is. Gisteren zei een werknemer het nog heel treffend in de Panoreportage: 'Ik heb de indruk dat we een machine die niet helemaal goed draaide, uit elkaar hebben gehaald, stukken hebben verwijderd, alles op een hoop hebben gegooid en dan hebben gehoopt dat het beter zou werken, wat het uiteraard niet doet.'

Ik heb een aantal vragen die specifiek gaan over het dossier van de ondernemingsraden en de CPBW's. U zei daarnet dat we de komende vier jaar zullen werken met zes ondernemingsraden en zes CPBW's. Bent u van plan om dat daarna toch nog te veranderen? Dat is interessant want dan zou u ofwel ingaan tegen het vonnis, ofwel zou u nog andere dingen gaan aanpassen. Ik vraag gewoon of u bewust vier jaar hebt gezegd.

Er wordt hier veel gesproken over efficiëntie maar het vonnis van de rechtbank is wel zeer helder. Bijna alles wat met arbeidsregeling te maken heeft, wordt vandaag nog georganiseerd op het niveau van die entiteiten: regeling van dienst- en werktijden; intake, evaluatie en ontslaggesprekken; afspraken rond vergoedingen en premies, verlofdagen, feestdagen; teambuilding; sinterklaasfeest; opleiding intranet. Bijna alles wat met arbeidsregeling te maken heeft, wordt georganiseerd in die entiteiten, niet centraal. Wat voor zin heeft het dan om de sociale vertegenwoordiging op een ander niveau te organiseren? Natuurlijk is dat absurd. Uiteraard volgt de rechtbank de vakbonden dan in hun argumentatie dat de raden ook gedecentraliseerd moeten zijn. Als de arbeidsregeling lokaal wordt georganiseerd, dan is het belangrijk dat de mensen ook lokaal vertegenwoordigers hebben om daar vat op te kunnen hebben.

Er wordt hier altijd hetzelfde zwartepietenspel gespeeld en dat is onwaarschijnlijk vermoeiend. Het is heel belangrijk om te herhalen dat de drie vakbonden samen aan één zeel hebben getrokken, samen naar de rechtbank zijn gestapt en samen gelijk hebben gekregen. Er is helemaal geen sprake van één vakbond die vervelend doet of zo. Het zijn de drie vakbonden die samen het grootste deel van het personeel vertegenwoordigen. Minister, betwist u dat die drie vakbonden samen naar de rechter zijn getrokken? Dat die samen een argumentatie hebben gemaakt? Neen toch, hé. *(Opmerkingen van minister Lydia Peeters)*

Neen. Voilà. Ze zijn er dus met hun drieën samen naartoe getrokken. Om dan hier te zeggen dat het weer één vakbond is die het verpest? We horen van het terrein exact het omgekeerde, minister. Wij horen exact het omgekeerde, namelijk dat het de directie is die verdragingsmanoeuvre na verdragingsmanoeuvre instelt. Dat gaat dan over het weigeren van het uithangen van de X-mededelingen enzovoort. Het is net de directie die zorgt voor verdragingen, het is net de directie die zich niet constructief opstelt. In tegenstelling tot de andere collega's die er een hobby van hebben gemaakt om te bashen op de grootste personeelsorganisatie bij de vakbond, wil ik u vragen of u de directie er eens op wilt aanspreken om zich wat constructiever op te stellen tegenover het personeel dat het recht heeft om respect te krijgen, niet alleen op het werk maar ook voor de uitspraak van de rechtbank.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen. Mijnheer Maertens, wat betreft de gegarandeerde dienstverlening heb ik in de commissie al het volgende gezegd. Na de malaise van december, waarbij men heel de dispatching ging platleggen om er toch maar voor te zorgen dat de staking die eerst weinig werd opgevolgd, toch enig effect zou ressorteren, hebben we in januari gezegd dat de maat vol was en dat we werk wilden maken van de gegarandeerde dienstverlening. We wisten dat dat weinig kans van slagen zou hebben voor de sociale verkiezingen, maar we hebben die brieven toch laten vertrekken naar de raad van bestuur met de vraag om een gegarandeerde dienstverlening, – of een minimale dienstverlening, dat komt op hetzelfde neer – uit te werken. Ze hebben in principe zes maanden de tijd om dat te doen. Dat betekent dat ze in juli daar werk van zouden moeten kunnen maken. Maar als ik zie dat alleen al het prikken van een datum om de nieuwe sociale verkiezingen te laten plaatsvinden, een moeilijke bevalling is, dan heb ik er eerlijk gezegd weinig hoop op. Maar wie weet brengen de sociale verkiezingen van 28 mei wel enig soelaas en kan het misschien toch lukken. Ik hoop het alleszins en ik denk dat velen dat hopen.

Mevrouw Robeyns, er is een wettelijke termijn tussen de publicatie van de oproeping en de datum van de verkiezingen zelf. Daar moeten negentig dagen tussen zijn. Op het moment dat het vonnis van de arbeidsrechtbank er gekomen is, heeft men onmiddellijk een vergadering bijeengeroepen, zoals ik daarstraks heb gezegd. Die vergadering vond plaats op 19 februari. Op 19 februari was er het engagement van de drie vakbonden om akkoord te gaan met 28 mei en om er samen voor te zorgen dat de sociale verkiezingen asap konden plaatsvinden. Op 20 februari heeft een vakorganisatie afgehaakt en heeft gezegd niet langer akkoord te zijn, dus moest men sowieso wachten tot de zes individuele ondernemingsraden en comités voor preventie en bescherming op het werk om verder te kunnen. Dat was dan 27 februari. Omdat er geen consensus was, heeft de FOD WASO dan gezegd dat het 28 mei zal zijn. Om negentig dagen te hebben na de datum van aanplakking, is die datum vooropgesteld. Dat was de eerstvolgende datum met het respecteren van de wettelijke termijn. 14 mei was niet meer mogelijk, want dan was de termijn van negentig dagen niet gerespecteerd.

Mevrouw Brouwers, ik hoop dat we kunnen rekenen op wat verantwoordelijkheidszin van de vakbonden tout court. Op 28 mei zijn er sociale verkiezingen. Over vier jaar zijn er opnieuw sociale verkiezingen. Misschien kunnen in die periode van vier jaar de geesten wel rijpen om de organisatiestructuur die De Lijn nu volledig heeft doorlopen, te aanvaarden en om over te gaan tot één entiteit, één ondernemingsraad en één comité voor preventie en bescherming op het werk. Ik denk dat dat goed zou zijn, omdat heel die organisatiestructuur dan sowieso samenvalt met de syndicale vertegenwoordiging. Vroeger had men zes verschillende klachtenmanagementsystemen, nu is dat er één. Dat lijkt al veel beter te werken.

De heer D'Haese zei dat bepaalde personeelszaken nog op een of andere entiteit geregeld worden. Neen, de nieuwe organisatiestructuur bestaat uit zes business units. Omdat men dat klaarblijkelijk niet goed gehoord heeft, zal ik het nog even herhalen. Een van die zes business units is het hele hr-verhaal. Alles wat over personeelsaangelegenheden gaat, zal binnen de business unit HR behandeld worden. Dat is er een voor heel de Vlaamse regio. Zo is er ook een business unit Operaties, een business unit Techniek & Supply Chain Management (SCM), een business unit Marketing en Mobiliteit, een business unit Financiën & ICT en ten slotte de stafdiensten.

Ik denk dat die organisatie zo transparanter en efficiënter gaat werken in de toekomst. We hebben een veranderingsproces achter de rug. Dat heeft heel wat problemen met zich meegebracht. Elke verandering in een organisatie zal wel wat

problemen met zich meebrengen. Mensen moet van locatie veranderen, mensen moeten van stoel of van jobinhoud veranderen, en dat wekt soms wrevel. Het opzet was, zoals een aantal jaren geleden in het Vlaams Parlement is vooropgesteld, om de kostendekkingsgraad omhoog te krijgen en naar een efficiënter en performanter overheidsorgaan te gaan. Dat was het opzet van heel dat transitieproces, dat men binnen de raad van bestuur van De Lijn samen met de verantwoordelijken heeft uitgetekend. Ik hoop dat dat in de toekomst gaat werken.

Ik zeg niet dat vandaag alle kommer en kwel weg is. Er zijn nog heel wat dingen te doorlopen om het ongenoegen weg te werken, maar ik hoop alleszins dat er rust komt in de organisatie, dat er niet weer bijkomende vernieuwing gaat komen en dat uiteindelijk iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt. En met 'iedereen' bedoel ik zowel het managementteam als de vakbondsorganisaties als uiteraard de werknemers zelf. Het is voor iedereen een win-winsituatie als er rust komt en als we effectief kunnen zeggen dat het een goed werkend en performant overheidsbedrijf is.

Mijnheer D'Haese, u vroeg of het klopt dat de drie vakbonden een procedure hebben aangespannen bij de arbeidsrechtbank. Wellicht hebt u het vonnis van de arbeidsrechtbank ook aandachtig nagelezen. Het zijn er geen drie. Het zijn er zelfs vier, want ook de Nationale Confederatie van het Kaderpersoneel (NCK) heeft een proces aangespannen. De vakbonden hebben elkaar daar gevonden om gezamenlijk een proces aan te spannen. Behoudsgezind als ze zijn, willen ze verkrijgen dat men die zes aparte ondernemingsraden en die zes aparte CPBW's heeft. Ik kan begrijpen, als men in de vakorganisatie zit, dat men liever twee keer zes entiteiten heeft dan één entiteit, één ondernemingsraad en één CPBW. Maar soit, het zij zo. Men heeft die procedure aangespannen. Dat vonnis is geveld. Er is geen beroep mogelijk tegen dat vonnis. De komende vier jaar zal men dus opnieuw te maken hebben met zes ondernemingsraden en zes CPBW's. Het zij zo. Misschien kan daar in de toekomst wel een en ander in veranderen, maar dat zal de toekomst uitwijzen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik wil het nog even hebben, niet zozeer over de sociale verkiezingen, maar wel over de reorganisatie van De Lijn. Ik wil mijn bezorgdheid blijven uiten dat het altijd belangrijk is dat als je een reorganisatie doet, je ook over de schouder blijft kijken of iedereen mee is en of de genomen maatregelen het gewenste effect hebben.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Het was een gemiste kans: zes ondernemingsraden, zes comités. Dat zal de efficiëntie waarschijnlijk niet ten goede komen. Ik hoop alleen dat de reiziger daar niet de dupe van wordt in de komende jaren.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over onveilig rijgedrag van fietsers – 1657 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, het aandeel Vlamingen dat fietst, is de laatste jaren exponentieel gestegen. Met die stijging is ook het aantal

letselongevallen met fietsers de hoogte ingegaan. De opkomst van de elektrische fiets heeft daar ongetwijfeld mee te maken, maar is zeker niet alleen de oorzaak van de stijging van het aantal fietsongevallen. De Vlaming fietst graag en veel, maar doet dat ook te vaak onveilig. Dat blijkt uit cijfers van de Nationale Verkeers-ONveiligheidsenquête 2020 van het verkeersinstituut Vias. Er zijn 6000 mensen bevraagd. De focus van de enquête lag op fietsers.

Het wordt elk jaar drukker op de fietspaden en dat zorgt ook voor spanningen. Vias probeerde dit te objectiveren met de mobiliteitsstudie. De resultaten van die studie zijn geen aanklacht tegen de fietsers, maar er blijkt wel uit dat heel wat fietsers het niet zo nauw nemen met de verkeersregels. Ik denk dat we dat allemaal ondervinden in het verkeer van elke dag. Zo geeft 57 procent van de Vlamingen toe nog te fietsen als hij of zij alcohol heeft gedronken. Vaak gaan fietsers ervan uit dat dit minder erg is dan wanneer men met de auto zou rijden. Maar men beseft niet dat men zichzelf en anderen zo in gevaar brengt.

Het aantal letselongevallen met fietsers is de afgelopen jaren fors gestegen. En dat komt dus niet alleen door de opkomst van de elektrische fiets. Want behalve rijden met een glas op geeft een kwart ook toe wel eens door het rood te rijden of in het donker zonder licht te fietsen of tegen de rijrichting op het fietspad te rijden. Soms ligt slechte infrastructuur aan de basis, maar de verkeersregels moeten nu eenmaal worden nageleefd. Het kan niet dat iedereen zijn eigen verkeersregels begint na te leven. De Fietsersbond is zich bewust van dit fenomeen en werkt aan een hoffelijkheidscampagne voor fietsers. Die wordt in mei gelanceerd en zal in alle provinciehoofdsteden lopen. Het gaat onder meer over zichtbaarheid in het donker, rijrichting op fietspaden en richting aangeven bij het afslaan. De vraag is echter of dit voldoende zal zijn.

Minister, dient de campagne van de Fietsersbond niet uitgebreid te worden over heel Vlaanderen? Bent u bereid om eventueel middelen vrij te maken om deze campagne te ondersteunen? Op welke speerpunten wilt u inzetten om fietsers bewust te maken van de gevaren van roekeloos rijden op de fiets?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dat er alsmaar meer fietsers zijn, kunnen we alleen maar toejuichen. Het is een duurzaam vervoermiddel en dat betekent dat de modal shift toch al bezig is. Dat is sowieso positief, maar de ongevallen daarmee, dat is natuurlijk iets minder.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) is aangeduid om de campagnes voor verkeersveiligheid in Vlaanderen verder te ontwikkelen. Naast vier grootschalige campagnes, waarbij ze gebruikmaakt van het affichagenetwerk langs de Vlaamse hoofdwegen, ontwikkelt zij twee tot drie doelgroepgerichte campagnes per jaar. Al deze campagnes worden uitgewerkt in samenwerking met relevante partners, onder meer zeker ook de Fietsersbond.

Dit voorjaar lanceert de VSV een campagne om de Vlaamse fietsveiligheid te bevorderen. Na uitgebreid onderzoek, dat de VSV voerde, koos ze voor enkele boodschappen, bestemd voor automobilisten maar zeker ook voor fietsers. Het wordt een campagne met een positieve toon, waarbij fietsers en automobilisten elkaar zullen bedanken voor veilig gedrag. De hele campagneaanpak werd begin dit jaar afgetoetst met onder meer de Fietsersbond en Fietsberaad Vlaanderen. In deze sensibiliseringscampagne rond fietsveiligheid zullen enerzijds autobestuurders worden aangesproken om voldoende aandacht te hebben voor fietsers, maar zullen anderzijds ook fietsers worden aangesproken op een aantal foutieve gedragingen, zoals onaangepaste snelheid op het fietspad, zeker daar waar er een vermenging is met andere weggebruikers.

De volgende zes boodschappen, die u straks in het voorjaar zult kunnen tegenkomen, werden geselecteerd: automobilist bedankt fietser die de voorrangregels naleeft; automobilist bedankt fietser die fietsverlichting gebruikt in het donker; een fietser met kind bedankt een snelle fietser die zijn snelheid aanpast; een fietser bedankt een automobilist die het fietspad vrijhoudt; een fietser bedankt een automobilist die hem niet de pas afsnijdt; een fietser bedankt een automobilist die voldoende zijdelingse afstand houdt bij het inhalen.

VSV heeft daarnaast ook het project Safe2work opgezet. Dat project is te raadplegen op de website www.safe2work.be. Het gaat om een zeer uitgebreid opleidingsaanbod voor bedrijven en vooral werknemers, waarbij wordt gewezen op hoe men zich veilig kan verplaatsen, zeker in het kader van het woon-werkverkeer en met de elektrische fiets en de speed pedelecs. Een eerste opleiding werd vorig jaar georganiseerd bij onder andere BASF Antwerpen. Ook dit jaar zullen deze opleidingen worden aangeboden en gepromoot.

De campagne die wij voeren kadert binnen het koepelproject Beloofd. U kent die campagne wel: niet te snel rijden en dergelijke meer. U kunt ze terugvinden op www.beloofd.be. Maar daarnaast wordt de campagne lokaal, in context en waar het probleem zich voordoet extra gecommuniceerd of nog extra in the picture gebracht. Hiervoor werkt de VSV samen met de lokale besturen, om zodoende daar nog meer power, nog meer exposure aan te geven, zodat iedereen daar wel degelijk van in kennis wordt gesteld.

Dankzij haar kennis en expertise inzake fietsveiligheid, campagne voeren en samenwerken kan de VSV rekenen op de medewerking van heel wat lokale besturen, om van deze campagne niet alleen een gewestelijk maar ook een lokaal succes te maken.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u voor het uitvoerige antwoord. Ik blijf toch wat op mijn honger zitten voor wat betreft de zes acties die men zal lanceren. Ik heb de indruk dat men suggereert dat het enkel automobilisten zijn die de fietsers in gevaar brengen. Ik denk dat dit niet het geval is. Er moet ook bij fietsers een mentaliteitswijziging zijn. We zien vaak mensen met een speed pedelec of met een elektrische fiets, die andere fietsers in gevaar brengen. We hebben het daar al over gehad. Er is dringend een mentaliteitswijziging nodig. We mogen wel eens specifiek op die doelgroep inzoomen.

Voorts kan ik alleen maar toejuichen dat men inderdaad probeert om zoveel mogelijk te sensibiliseren en de lokale besturen daarbij te betrekken. Het is belangrijk om ook lokaal te gaan werken.

Ik heb nog één vraag. Men heeft het vaak – en terecht – over repressief optreden tegenover agressieve automobilisten. Maar moet men toch ook niet meer nadruk leggen op de handhaving bij fietsers die agressief rijgedrag vertonen? Daaruit komen ook nogal wat ongevallen voort.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, het is duidelijk: iedereen moet de regels volgen, zowel de automobilisten als de fietsers. Vaak wordt gedaan alsof de fietsers allemaal halve hooligans zijn en de politie nooit optreedt. Dat is uiteraard niet waar. Ook de teneur van de vraag is een beetje negatief ten opzichte van de fietser. Uit dezelfde enquête als die waaruit de heer Verheyden citeert, blijkt ook dat een groot deel van de automobilisten gevaarlijk gedrag vertonen, zoals te snel rijden, gsm'en achter het stuur en drinken en rijden. Dat is zeker een even groot, zo niet een groter probleem.

Ik wil ook wijzen op een studie van de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) die dat beaamt. Zowel fietsers als automobilisten willen conflictvrije kruispunten. Maar liefst 88 procent van de Vlaamse autobestuurders is bereid om langer te wachten aan een conflictvrij kruispunt, als daardoor de kans op een ongeval met een fietser of een voetganger kleiner wordt. Het is belangrijk om dat in het achterhoofd te houden. In Brussel is dat 77 procent. Verder wijzen Vlamingen vooral op de infrastructuuroplossingen om ongevallen te vermijden. Zo willen negen op de tien Vlamingen fietsbruggen en -tunnels en willen zes op de tien Vlamingen ook meer fietsstraten.

Ik wil maar zeggen, die sensibilisering is zeer belangrijk. Ik ben pro en ik vind die zes punten zeker terecht. De kritiek zal natuurlijk zijn dat er geen zestien of twintig punten zijn. Alles kan altijd beter. Maar mijn pleidooi is voor redelijkheid en evenwicht. De automobilist en de fietser staan niet lijnrecht tegenover elkaar, al willen sommige mensen het discours wel in die richting duwen. Het is zo dat hoe meer mensen we door meer comfort, veiligheid en sensibilisering op de fiets krijgen, hoe beter dat is voor de automobilist. Daardoor verminderen de files. Daarom wil ik oproepen om elkaar beter te verstaan en niet steeds de bal in het kamp van enkel de automobilist of de fietser te leggen.

Minister, ik ben zeker pro sensibilisering. U begint pas en ik werp geen steen naar u, maar het heeft veel te lang geduurd voor men daarmee is begonnen. Die sensibilisering moet op continue basis gebeuren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank u voor de bijkomende vragen. We moeten inderdaad duidelijk stellen dat niet elke fietser of elke automobilist onveilig gedrag vertoont. Dat wil ik toch wel eerst zeggen. Er zijn wel een aantal weggebruikers die zich niet heel veilig opstellen ten aanzien van andere. Gisteren is dat nog uitgebreid aan bod gekomen in de plenaire vergadering: verkeersveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid van iedereen. Daarmee moet het allemaal beginnen.

In de campagne zitten zes boodschappen. Het zijn telkens drie boodschappen van een automobilist of fietser aan fietsers en drie boodschappen van een automobilist of fietser aan automobilisten. Dat is perfect evenredig verdeeld; men zegt drie keer: 'Fietser, doe dit of doe dat', en ook drie keer: 'Automobilist, doe dit of doe dat.'

Waarom er geen zestien boodschappen zijn, mevrouw Lambrecht, is omdat de boodschap in het kader van de sensibilisering herkenbaar moet zijn. Daarom mogen er niet teveel boodschappen zijn. Herhaling is nog altijd een goede leerschool. De sensibilisering, gevat in zes boodschappen, zowel aan het adres van de ene als van de andere weggebruiker, is belangrijk volgens mij.

En, mijnheer Verheyden – eigenlijk heeft mevrouw Lambrecht er al op geantwoord –, het is niet zo dat er geen handhaving gebeurt ten aanzien van fietsers. Als u met heel wat fietsers in contact komt, krijgt u misschien wel te horen dat er ten aanzien van een aantal fietsers misschien wel te veel handhaving is, want niemand krijgt natuurlijk graag een boete. Er gebeurt wel degelijk handhaving naar de fietsers toe, evenals naar de automobilisten toe, maar ik blijf erbij: het is een gedeelde verantwoordelijkheid. Het is ook vooral een mentaliteit en een gedragssturing waar we op moeten inzetten. Ik verwijs opnieuw naar de uitspraken van tal van politierechters die zeggen dat heel veel ongevallen niet te wijten zijn aan infrastructuur, maar gewoon aan onoplettendheid, aan roekeloosheid of aan laksheid in het verkeer. Daarom blijven dergelijke campagnes, maar uiteraard ook alle andere maatregelen, opleiding en dergelijke, zeker heel belangrijk in de toekomst.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik kan me helemaal vinden in uw conclusie. Het is inderdaad een en-enverhaal. Ik heb nooit gezegd dat ik twee groepen tegenover elkaar wil zetten, hoor. Ik heb gewoon het probleem willen aanklagen. Mevrouw Lambrecht spreekt inderdaad over gsm'en achter het stuur, alcohol achter het stuur enzovoort. Dat klopt; ik ben het daar volledig mee eens, maar men moet ook niet vergeten dat dat ook bij fietsers gebeurt. Ik zie ook heel veel fietsers die aan het gsm'en zijn, ik zie ook veel fietsers die zich maar overal tussenwringen, terwijl dat helemaal niet nodig is, ik zie ook veel fietsers met oortjes op rijden, wat hun veiligheid niet altijd ten goede komt. Het is dus inderdaad een en-enverhaal.

Wat de campagne betreft, die kunnen we alleen maar toejuichen en hopen dat ze inderdaad effect heeft. Als ze geen effect heeft, heb ik alleen maar willen aanduiden dat we dan ook op handhaving moeten inzetten, want als ik naar het nieuws kijk, krijg ik toch wel een beetje de indruk dat handhaving zich vooral op automobilisten richt. Inderdaad, er zitten heel veel cowboys in het verkeer en we moeten zien dat we die tot een mentaliteitswijziging brengen, maar er zitten evengoed cowboys op de fiets of op de elektrische fiets. Die hebben een minstens even grote verantwoordelijkheid als de cowboys die in de auto zitten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van de hervorming van het loodswezen op de haven van Zeebrugge – 1680 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): We hebben hier al eens een pleidooi gehouden voor de haven van Zeebrugge en we hebben toen gesproken over de impact op de tewerkstelling enzovoort. Ik ga dat niet herhalen, maar het belang van die haven kan natuurlijk niet onderschat worden, niet alleen voor West-Vlaanderen, maar ook voor Vlaanderen in het algemeen.

Wie daar een cruciale rol in bekleedt, zijn natuurlijk de loodsen, de kustloodsen in dit geval, want er zijn vier categorieën loodsen: zeelloodsen, kustloodsen, kanaalloodsen en rivierloodsen. In maart 2017, al een tijdje geleden intussen, drie jaar, werd er een akkoord bereikt met de verschillende loodsorganisaties inzake een hervorming die zou inzetten op efficiëntiewinsten en multivalentie. Multivalentie, een verschrikkelijk woord, betekent dat de verschillende types loodsen ingezet kunnen worden op de verschillende tracés: in de haven, aan de kust, op de rivier en op het kanaal. De rivierloodsen van de Beroepsvereniging van Loodsen (BvL) kregen echter het akkoord dat zij voorlopig, in 2017 dan, buiten dat hervormingsverhaal zouden blijven. Zij kregen tot eind vorig jaar de tijd om aan te tonen dat de optimalisatie die de toenmalige minister van Mobiliteit beoogde, ook op een andere manier kon gerealiseerd worden dan via die multivalentie.

Nu horen we dat de Associatie van Kustloodsen (AvK) intussen klaagt over de besparingen die daar aan de gang zouden moeten zijn. Het contingent kustloodsen ging van 44 naar 33. Volgens de associatie zou een kritisch minimum van 34 kustloodsen nodig zijn. Ze vrezen bovendien dat het tekort nog zal oplopen, omdat er een aantal collega's met pensioen gaan en het opleidingsproces om nieuwe loodsen in te schakelen snel 9 jaar duurt, terwijl de aanwervingen al sinds 2016 stil zouden liggen. Maar, zonder de medewerking van de rivierloodsen kan multivalentie ook niet werken, althans volgens de Associatie van Kustloodsen. Er is wat

onenigheid over die hervorming: wie moet wat doen, moet iedereen bij die multivalentie worden betrokken?

Minister, is de multivalentiehervorming al geëvalueerd? Zo ja, wat zijn de belangrijkste conclusies? Bent u van oordeel dat een hervorming van het loodswezen, in casu de intrede van de multivalentie, een negatieve impact op de haven van Zeebrugge heeft, zoals de kustloodsen vertellen? Hebben de rivierloodsen ondertussen aangetoond dat ze de gewenste optimalisatie op een andere manier, zonder de multivalentie, kunnen realiseren? Hebben ze dat op een eigen manier gedaan? Kunnen ze dat hardmaken? Op welke wijze is die optimalisatie en efficiëntiewinst er dan gekomen?

Hoe zult u ervoor zorgen dat de bediening van de haven van Zeebrugge niet in het gedrang komt? Dat is het absolute horrorscenario voor de havens en voor onze economie. We weten uit ervaring dat het land platligt als de loodsen staken. Dat moeten we echt proberen te vermijden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, de evaluatie van de multivalentie is eind 2019 gestart en is op dit ogenblik nog lopende in de formele overlegfora. Morgen, vrijdag 13 maart 2020, is opnieuw een vergadering ingepland om na te gaan hoe die evaluatie kan plaatsvinden.

We kijken naar de feiten. Tot nu toe heeft enkel tijdens de krokusvakantie een stijging van de wachttijden voor schepen van en naar de haven van Zeebrugge plaatsgevonden. Toen was er een maximaal verlot van kustloodsen. Het aantal kustloodsen is van 41 tot 34 gedaald. Momenteel zijn er nog steeds 34 kustloodsen en er is aangegeven dat dit eigenlijk de ondergrens is. Gezien de stijgende trafiek van en naar de haven van Zeebrugge, wat we enkel kunnen toejuichen, heeft het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust zowel in 2018 als in 2019 voorgesteld om proactief zeekustloodsen voor het kust- en zeetraject te werven. De vakbonden en beroepsverenigingen hebben echter zelf geadviseerd om niet te werven voor het kusttraject.

Door een prioritaire inzet van een stand-by ploeg en door de resterende efficiëntieverhogende maatregelen die in het akkoord van 2016 zijn opgenomen, waaronder een nieuwe technische loopbaan, een uitbreiding van de springregeling, een aanpassing van de rustmogelijkheden en dergelijke, zijn de wachttijden met betrekking tot de rivierloodsen steeds verder afgenomen. De multivalentie kan echter ook zonder de medewerking van de rivierloodsen op het zee-, kust- en kanaaltraject werken. De huidige multivalentie op het zeekanaaltraject is hiervan het bewijs.

Met betrekking tot de vraag of de bediening van de haven van Zeebrugge al dan niet in het gedrang zal komen, is aangegeven dat het overleg over aanwervingen voor het kusttraject momenteel loopt in de formele fora. Er zal voor worden gezorgd dat de bediening van de haven van Zeebrugge hierbij niet in het gedrang komt.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor het antwoord. U weet dat ikzelf, veel andere Vlaamse volksvertegenwoordigers en uzelf het zeker ook van absoluut groot belang vinden dat de havens, die in Vlaanderen de motor van onze economie zijn, open blijven en worden bediend. De loodsen zijn van cruciaal belang en ik heb al heel lang problemen met de houding die soms wordt aangenomen en het monopolie om tijdens bepaalde acties, onder meer vakbondsacties, de havens stil te leggen. Dat is een probleem en we moeten daar iets aan doen. U weet dat we hebben afgesproken te proberen daar iets aan te veranderen.

Wel verbaast me het volgende. Het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) stelde in 2018 en 2019 zelf voor om proactief aanwervingen te doen om het aantal kustloodsen op termijn op te trekken en die pensioneringen te kunnen vervangen. Dan hoor ik hier dat dezelfde associatie, dezelfde vakbonden die hierover klagen, tegen de proactieve benadering van die aanwervingen waren. Dan vind ik dat behoorlijk hallucinant en vooral hemeltergend en wraakroepend. Ik zal misschien eens te rade gaan bij een aantal mensen daar om te zien wat aan de basis daarvan ligt. Ik vind dat heel bizar, maar goed.

Ik heb nog een vraag over de evaluatie van het multivalentieverhaal. U zei dat die momenteel bezig is. We kunnen daar dus niet op vooruitlopen. Alle begrip daarvoor, uiteraard. Hebt u een idee wanneer die evaluatie wordt afgerond? Op welke manier zullen die resultaten worden bekendgemaakt, niet alleen aan de mensen zelf, maar ook hier, in het Vlaams Parlement?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Collega, ik vind dit een zeer goede vraag. Dat mag gezegd worden. We moeten inderdaad waakzaam zijn voor de haven van Zeebrugge. Zeker met de brexit en alle nadelen die die al zal geven, moeten we daar zeer goed op toekijken en de vraag regelmatig opnieuw stellen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb daar eigenlijk niet heel veel meer aan toe te voegen. Ik weet niet wanneer die evaluatie precies afgelopen zal zijn, maar ik denk dat we dat wel alle kansen moeten geven, opdat dat sereen zou kunnen verlopen. Te veel druk willen we daar dus zeker niet op uitoefenen. Voor de rest kunnen we alleen maar vaststellen dat sommige dingen zijn zoals ze zijn. Ik kan daar verder niet veel aan toevoegen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking – 1709 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, toegankelijkheid is daarstraks natuurlijk al uitvoerig aan bod geweest, maar ik heb deze vraag – en ook nog een volgende vraag – ingediend, omdat die toch wel een ander aspect van die toegankelijkheid betreft, met name niet zozeer de toegankelijkheid van de haltes, maar een aantal andere problemen waarmee mensen met een beperking af te rekenen krijgen en waarvan ik melding kreeg. Minister, daarom wou ik die vraag toch graag aan u stellen.

In 2017 werden alle kartonnen jaarabonnementen van De Lijn vervangen door de MoBIB-kaarten. Het is bijgevolg niet meer de bedoeling het abonnement te tonen aan de chauffeur, maar om de MoBIB-kaart te scannen aan de daarvoor voorziene apparaatjes. Dat lijkt me een logische stap met betrekking tot de werking van ons openbaar vervoer. Wie dat niet op deze manier doet, riskeert dan ook een boete.

Voor de meeste mensen is dat scannen ook geen enkel probleem, maar voor een aantal busgebruikers is het dat blijkbaar wel, zo werd me gemeld. Zo zijn heel wat mensen die de bus of de tram nemen, zelf wat minder mobiel. Ik geef het voorbeeld

van iemand die zich met twee krukken verplaatst, op een bus stapt en dan nog zijn kaart moet scannen. Zo'n bus kan soms nogal bruusk vertrekken. Zelfs al is de chauffeur nog zo voorzichtig, dan nog is dat sowieso voelbaar voor wie nog rechtstaat. Dat vergroot de kans op vallen. Ook voor mensen met autisme kan het scannen erg verwarrend zijn, zo werd me gemeld. In de folder van De Lijn wordt immers zeer expliciet gedreigd met sancties voor wie niet scant; voor sommige mensen komt dat zeer zwaar over.

Van de Katholieke Vereniging Gehandicapten (KVG) is dan ook al de vraag gekomen om voor mensen die zo'n problematiek hebben en die kunnen staven aan de hand van bijvoorbeeld een doktersattest, in een document te voorzien dat hen vrijstelt van het scannen. Wanneer er controle komt, kan zo'n document dan worden getoond.

Opdat mensen met een beperking vlot gebruik zouden kunnen maken van het openbaar vervoer, is naast aangepaste rijtuigen en infrastructuur ook de houding van de medewerkers en medeburgers van groot belang. Gelukkig doen velen daar inspanningen voor, maar toch loopt dat niet altijd even goed. Dat is lang niet altijd te wijten aan onwil. Ik wil dat toch wel benadrukken. Vaak is dat echt een gevolg van onwetendheid.

Daarom is een goede opleiding van het personeel ook een noodzaak. Er is bij De Lijn binnen het opleidingsaanbod wel een luik 'attitude ten opzichte van de klant met een handicap', maar de vraag stelt zich of dat in alle regio's wordt aangeboden en of al het personeel regelmatig een dergelijke cursus of een opfrissingscursus in dat kader krijgt.

Het openbaar vervoer is voor mensen met een beperking heel vaak een belangrijke schakel in de zelfredzaamheid. Vaak kunnen ze immers zelf niet met de wagen rijden en is de bus of de tram de enige manier om zich te kunnen verplaatsen en zodoende te kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. Dat is natuurlijk essentieel om die inclusie waar we allemaal naar streven, te kunnen waarmaken. Het is dan ook van groot belang om in te zetten op een zo groot mogelijke toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking; en dan heb ik het niet alleen over de echt fysieke toegankelijkheid.

Is het probleem van de moeilijkheid die het scannen van de MoBIB-kaart met zich meebrengt voor bepaalde groepen mensen met een beperking u bekend? Hoe kan hier een oplossing voor worden geboden?

Wordt aan alle medewerkers van De Lijn een cursus 'attitude ten opzichte van de klant met een handicap' aangeboden? Is er ter zake een verschil tussen de regio's? Is het volgen van die cursus verplicht of is dat facultatief?

Hoe kan ervoor gezorgd worden dat alle medewerkers op de hoogte zijn van hoe om te gaan met een gebruiker met een beperking?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We hebben het daarstraks al uitgebreid gehad over de toegankelijkheid. U hebt meer specifieke vragen rond het scannen van de MoBIB-kaart. Het is inderdaad zo dat een aantal mensen problemen hebben met het scannen van een MoBIB-kaart. De Lijn is zich daar wel degelijk van bewust en heeft dan ook voor twee specifieke groepen een aantal oplossingen voorzien.

Het gaat ten eerste over blinden en slechtzienden. Zij moeten bijvoorbeeld niet over een MoBIB-kaart te beschikken. Zij kunnen gebruik maken van hun Nationale verminderingskaart voor het openbaar vervoer, die zij ontvangen van de FOD Sociale Zaken, en dat volstaat dan als een geldig vervoerbewijs.

De andere groep zijn de personen met een handicap. Deze kunnen de Kaart Kosteloze Begeleider aanvragen. Met deze kaart kan een reiziger met een beperking samen met een begeleider reizen met één enkel vervoerbewijs, namelijk dat van de persoon met een handicap. De begeleider kan dan hulp bieden bij het scannen.

Er zijn inderdaad ook nog een aantal andere personen, personen met krukken bijvoorbeeld, zoals u zelf al zei, die weliswaar een beperking hebben, maar waarvoor geen globale uitzondering is voorzien. Men zou in principe moeten zeggen dat hier maatwerk nodig is, maar het is natuurlijk moeilijk voor de mensen van De Lijn om uitzonderingen te gaan toestaan, en zeker om de identificatie te maken van wie er voldoet aan het criterium van personen die niet in de mogelijkheid verkeren om de MoBIB-kaart te kunnen scannen. Een formeel bewijs op basis waarvan deze reizigers zich kunnen legitimeren zou als oplossing naar voren geschoven kunnen worden, maar het is natuurlijk niet altijd aan de mensen van De Lijn om daar een beoordeling over te geven.

Anderzijds moet de sanctie voor het niet scannen nog altijd vastgesteld worden door een De Lijn-controleur. Hij zal dan desgevallend een proces-verbaal opmaken. Als de persoon in kwestie vindt dat hij of zij ten onrechte geverbaliseerd is, kan hij dit alsnog aanvechten via een doktersattest. Ik weet dat dit misschien niet de optimale situatie is, maar men kan niet verlangen dat de mensen van De Lijn voor iedereen een heel uitgebreid onderzoek kunnen voeren en voor iedereen een regeling op maat uitwerken. Voor de twee grote categorieën kan dat, maar voor de rest is het maatwerk niet altijd evident. We denken dan nog altijd dat de administratieve boete desgevallend wel geseponneerd zal kunnen worden, wanneer blijkt dat de persoon inderdaad in de onmogelijkheid verkeerde om te scannen.

Of de medewerkers van De Lijn daarrond een opleiding volgen en hoe zij op de hoogte gebracht worden? Ik kan u meegeven dat alle medewerkers die in contact komen met de klanten, sowieso een opleiding of cursus krijgen over hoe ze moeten omgaan met personen met een beperking. Zo werd in de basisopleiding van nieuwe chauffeurs een belangrijk onderdeel opgenomen rond toegankelijkheid, waarbij de nieuwe chauffeurs ook heel duidelijke tips en tricks meekrijgen over hoe om te gaan met personen met een beperking.

Verder krijgen alle buschauffeurs van De Lijn een voortgezette opleiding 'Toegankelijkheid' waarbij 'attitude ten opzichte van de klant met een handicap' een zeer belangrijk onderdeel is. Tevens volgen alle buschauffeurs de voortgezette opleidingen 'Comfortabel rijgedrag' en 'Defensief rijgedrag' waarbij dit item ook aan bod komt.

Aan de medewerkers van De Lijn die in contact staan met de klanten, werd een opleidingsmodule 'Klantvriendelijk onthaal voor iedereen' uitgerold in functie van omgang met personen met beperking. Doelgroep hier waren de medewerkers van De LijnInfo, de Lijnwinkel en de belbuscentrale.

Wil dit zeggen dat er nooit iets misloopt of voorvalt? Uiteraard niet, we leven niet in een perfecte wereld, maar we blijven erop inzetten. Naargelang de persoonlijkheid zal een medewerker van De Lijn hier meer of minder aandacht voor hebben en zorgen dat een persoon met een beperking goed wordt opgevangen.

Als er klachten zijn, is er opnieuw onze klachtendienst. De Lijn zal zeker bepaalde personen waarbij desgevallend het foutieve gedrag werd vastgesteld, daarop aanspreken en zorgen voor de nodige bijsturing.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Minister, ik zal beginnen bij het laatste: de opleidingen. Ik ben heel tevreden dat alle chauffeurs die opleiding krijgen om te leren

omgaan met personen met een beperking. Dat geldt niet alleen voor nieuwe chauffeurs, maar ze krijgen daar allemaal een opfrissing van. Dat is van belang, want het lijkt eenvoudiger dan het is: omgaan met een persoon met een beperking. Dat is natuurlijk ongelooflijk breed. Er zijn heel veel soorten beperkingen. We denken al snel aan iemand die zich verplaatst met een rolstoel, maar het gaat veel verder. Op zich is dat goed, en ik wil u vragen om daarop te blijven inzetten.

Minder gelukkig, minister, ben ik met uw antwoord op mijn eerste vraag. U hebt het al gezegd, u zag mij knikken. Er zijn twee categorieën die niet moeten scannen. Dat zijn blinden en slechtzienden. Dat is oké. Dan verwijst u naar de andere groep waar een begeleider kosteloos kan meereizen. Laat nu mensen met een beperking gericht zijn op hun zelfstandigheid, om zich alleen te kunnen verplaatsen en niet altijd begeleiding nodig te hebben. Ik denk aan ouders die een kind met een beperking willen aanleren om zich zelfstandig te verplaatsen, een aantal keren meegaan, maar nadien proberen hen dat alleen te laten doen.

Ik ken trouwens heel mooie gevallen die mij zijn gesignaleerd. Er zijn chauffeurs die afspraken maken met de ouders. Als dat vaak dezelfde chauffeur op dezelfde lijn is, waar dat echt heel goed gaat en die daar heel veel begrip voor hebben, kunnen de ouders een kind met een beperking alleen de bus laten nemen. De chauffeur houdt dan een oogje in het zeil, zorgt dat het allemaal goed loopt en dat er aan de juiste halte wordt afgestapt en dergelijke.

Het probleem van het scannen is daarmee natuurlijk niet opgelost. Als er een vaststelling wordt gedaan en er wordt geverbaliseerd, dan kan men met een doktersattest aantonen dat dat onterecht was, dat men niet in de mogelijkheid was om te scannen. Zo legt u heel de verantwoordelijkheid bij de persoon met een beperking.

Er bestaan wel mogelijkheden, al heb ik begrip voor uw standpunt dat we niet kunnen vragen dat De Lijn zelf die controle gaat doen bij iedereen of het kader uitwerkt van wie wel en wie niet. Ik heb nu een vraag voorgelegd. Als het voor een persoon met een beperking om bepaalde redenen onmogelijk is om dat scannen uit te voeren, laat dan bij de kaart een doktersattest voegen en dan is dat voldoende voor de controleur. Heel wat van die mensen zouden veel geruster zijn.

Want u kunt natuurlijk wel zeggen dat je bezwaar kunt maken wanneer de controleur een vaststelling heeft gedaan. Maar dat neemt bij de personen zelf de druk niet weg om, als ze op die bus stappen, toch te proberen om te scannen, met alle mogelijke gevolgen van dien. Minister, kunt u de mogelijkheid die ik had gesuggereerd in mijn vraag, opnieuw bekijken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik kan alleen maar zeggen dat het een moeilijk verhaal is. U schetst een situatie waarbij iemand eerst een paar keer met een begeleider gaat en nadien datzelfde traject aflegt. Ik denk dat men sowieso menselijkheid aan de dag legt en dat men die persoon zal helpen of ervoor zal zorgen dat alles in regel is.

Maar het lijkt mij heel moeilijk om De Lijn te laten bepalen wie er voldoet aan het criterium van persoon met een beperking. Bovendien zullen er zo twee groepen zijn. Binnen het beleidsdomein Welzijn is dat een duidelijk afgebakende groep, en die hebben een kaart. Kunnen we De Lijn dan vragen om ook een appreciatie te maken: die wel en die niet? Dat lijkt mij een vrij moeilijk gegeven. We zullen het alleszins meenemen. Als er klachten of specifieke situaties zijn, wil ik De Lijn zeker vragen om dat te overwegen. Men houdt nu rekening met twee specifieke groepen. Maar ik vrees dat het hele verhaal wat complexer wordt gemaakt indien we dat nu heel ruim opentrekken. En dat mag niet de bedoeling zijn.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Minister, ik vraag niet dat De Lijn een bijkomende appreciatie maakt en dat er verschillende groepen van mensen met een beperking ontstaan. Absoluut niet. Ik vraag u alleen om ook vertrouwen te hebben in bijvoorbeeld artsen. Want zij zouden kunnen attesteren bij een kaart dat de persoon in kwestie onmogelijk kan scannen, waardoor die verplichting zou vervallen. En dan is er eigenlijk geen enkele bijkomende verplichting op De Lijn.

Ik neem aan en hoop dat u dat verder wilt bekijken en dat we dat dan te gepasten tijde verder kunnen bespreken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over overbodige verkeersborden – 1727 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, volgens de organisatie Veilig Verkeer Nederland (VVN) zouden er in Nederland zo'n 600.000 overbodige verkeersborden staan, zowat 20 procent van het totale aantal. Volgens VVN is dit te wijten aan de creatieve manier waarop lokale wegbeheerders omgaan met de plaatsing van verkeersborden en de inconsistente manier waarop bepaalde signalisatie wordt gebruikt.

Meer verkeersborden zorgt niet voor meer verkeersveiligheid. Integendeel, een overaanbod aan verkeersborden kan weggebruikers in de war brengen. Wanneer er op één drager bijvoorbeeld meerdere verkeersborden geplaatst zijn, is het voor de weggebruiker niet steeds mogelijk alle informatie tijdig te verwerken. VVN roept dan ook op om landelijke afspraken te maken tussen alle wegbeheerders om het aantal verkeersborden binnen de perken te houden en te werken volgens een consistent herkenbaarheidsprincipe Duurzaam Veilig.

Minister, de conclusies van dit Nederlandse onderzoek lijken ook voor Vlaanderen op te gaan. In september 2018 stuurde de Vlaamse overheid dan ook een brief naar de steden en gemeenten om overbodige verkeersborden te verwijderen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) maakte zelf al een lijst op met twintig verkeersborden die wegens overbodigheid in bepaalde situaties verwijderd zouden kunnen worden, zoals bijvoorbeeld het snelheidsbord C43 met een beperking tot 70 kilometer per uur.

Minister, kunnen de conclusies van het onderzoek van VVN doorgetrokken worden naar de situatie op de Vlaamse wegen? Zijn er gegevens bekend van het aantal overbodige verkeersborden op gewest- en gemeentewegen?

Wat was het effect van de oproep aan de lokale wegbeheerders uit 2018? Is er een daling merkbaar van het aantal verkeersborden op gemeentewegen?

Hoeveel overbodige verkeersborden heeft AWV sinds 2018 verwijderd?

Zijn er naar aanleiding van de oproep uit 2018 ook concrete voorstellen uitgewerkt om de wegcode, het reglement voor de wegbeheerder of de verschillende vademecums aan te passen zodat het niet meer noodzakelijk is om bepaalde verkeersborden te plaatsen?

Werden er reeds onderzoeken gevoerd naar het effect van een overaanbod aan verkeersborden op de verkeersveiligheid? Zo ja, wat waren hiervan de conclusies?

Het lijkt me dat mensen door een overdaad aan verkeersborden op een zeker ogenblik niet meer opletten. Overdaad schaadt!

Voorziet u in bijkomende initiatieven om het aantal overbodige verkeersborden op gewest- en gemeentewegen verder terug te dringen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Keulen, we zijn ons allemaal wel bewust van het feit dat er her en der veel te veel verkeersborden staan en dat dat een aantal negatieve effecten heeft, zoals de verzwaring van de rijtaak, veel informatie waardoor sommige andere belangrijke boodschappen niet langer worden waargenomen, en minder aandacht voor de algemene verkeersregels. Ik ben het dus met u eens dat we een teveel aan verkeersborden moeten proberen te vermijden. We moeten inzetten op minder borden waar mogelijk.

De wegcode en het verkeersreglement bevatten reeds een aantal bepalingen. We hebben bijkomend ook een plaatsingsreglement dat de plaatsing bepaalt en aangeeft waar wel of niet borden moeten of mogen worden geplaatst. Ik heb de administratie verzocht om het principe van minder borden verder te verankeren in de nieuwe plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens en er zodoende heel nauwlettend op toe te zien dat er niet te veel borden worden geplaatst en dat ze enkel worden geplaatst als het nodig is, overeenkomstig de plaatsingsvoorwaarden. Men moet in eerste instantie kijken of infrastructurele maatregelen niet beter zijn dan een veelheid aan borden waardoor de situatie onoverzichtelijker wordt.

AWV heeft sinds meerdere jaren de beleidslijn aangehouden om overbodige verkeersborden te verwijderen. Daaromtrent werd in de Mobiliteitsbrief van september 2018 naar alle steden en gemeenten een duidelijke communicatielijn opgezet waarin werd gevraagd om alle overbodige borden weg te nemen. Dat gebeurde in samenspraak met het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, meer bepaald de werkgroep Weg en Omgeving, die zelf een volledige lijst had opgesteld van verkeersborden die verwijderd moeten worden. Het gaat hier heel vaak om wettelijke verkeersborden, maar ook over infoborden die onduidelijkheid creëren.

U vraagt hoeveel overbodige verkeersborden er langs de Vlaamse wegen staan. Daar kan ik u geen antwoord op geven. Dat aantal is niet bekend. In 2018 werd aan de lokale besturen gevraagd om kennis te nemen van de actie van AWV en werden ze geïnspireerd en aangemoedigd om borden weg te nemen. We weten niet hoeveel zij er effectief hebben weggenomen.

U vraagt wat het effect is en of er een daling merkbaar is. Ik kan verwijzen naar het antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Van de Wauwer van 9 januari 2020. Ik heb daarin een heel duidelijk overzicht gegeven van het aantal verkeersborden dat er nu staat, alsook het aantal borden dat er stond voor die 'opruimactie' werd uitgevoerd. In bepaalde provincies is er desalniettemin een stijging van het aantal verkeersborden, maar in Oost-Vlaanderen en in West-Vlaanderen is er een daling van het aantal verkeersborden. Het is natuurlijk ook aan de lokale besturen om die afweging duidelijk te maken. Zij zijn autonoom om na te gaan welke borden er moeten zijn en welke niet. Wij kunnen hen alleen maar attent maken op de regels van de Wegcode en ook op de plaatsingsvoorwaarden. Verder gaat het Agentschap Wegen en Verkeer dit niet specifiek controleren.

AWV houdt geen getallen bij over het verwijderen van overtollige verkeersborden. Het heeft weinig meerwaarde om streepjes te trekken. Als het verkeersbord overbodig is, moet het worden verwijderd. Hierover een telling bijhouden, lijkt minder relevant.

De Wegcode en het reglement van de plaatsingsvoorwaarden geven reeds in tal van bepalingen aan dat bepaalde borden niet mogen worden geplaatst. Er wordt

werk gemaakt van een ontwerp van plaatsingsvoorwaarden waarbij we de noodzaak van een vermindering van het aantal verkeersborden in het achterhoofd houden. We willen ook alle wegbeheerders daarbij ondersteunen waardoor er ook wordt gewerkt aan bijkomende richtlijnen. Situaties die als voorbeeld kunnen dienen, lijken zeker een handige tool voor de lokale besturen.

Het is natuurlijk niet evident om het effect van het overaanbod op de verkeersveiligheid te onderzoeken. Men kan bij de verkeersborden immers ook een onderscheid maken tussen die borden die voor de verkeersveiligheid een heel relevante betekenis hebben, bijvoorbeeld voorrang, en andere borden, bijvoorbeeld parkeerborden. Men kan wel nagaan welke er weg moeten en welke niet, maar het is niet evident om het effect daarvan te bepalen. Een eerder onderzoek wijst erop dat hoe meer borden in een korte tijdsspanne worden gepasseerd, hoe waarschijnlijker het is dat een of meerdere borden over het hoofd werden gezien. Vandaar opnieuw de oproep om zeker geen massa aan verkeersborden te zetten, maar telkens een duidelijke afweging te maken tussen enerzijds relevante en anderzijds irrelevante informatie zodat de weggebruiker op de meest adequate en goede manier is geïnformeerd.

We willen dus zoveel mogelijk een overaanbod weghalen. We kunnen daarvoor opnieuw verwijzen naar de toepassing van [Verkeersborden.Vlaanderen](#). Er zijn voldoende argumenten om na de campagne van 2018 een opvolgingscampagne op te starten om te voorkomen dat een veelheid aan borden wordt geplaatst. AWW gaat momenteel na hoe men lokale besturen kan aanmoedigen om zelf de nodige initiatieven te nemen. Dat kan via de werkgroep 'Weg en omgeving' en ook via de Mobiliteitsbrief willen we zoveel mogelijk initiatieven lanceren om op zoveel mogelijk locaties te zorgen voor een terugdringing van het aantal verkeersborden.

Want opnieuw, door heel veel overaanbod ziet men vaak door het bos de bomen niet meer en dat willen wij voorkomen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik ben tevreden over uw verschillende antwoorden; vooral de filosofie staat me aan. U gebruikte aan het eind de juiste woorden: door het bos de bomen niet meer zien. De meeste mensen draaien dat om. Het is taalkundig maar ook inhoudelijk correct. In dezen geldt 'less is more'. Onze autosnelwegen, onze gewestwegen lijken soms een beetje op een plaatje uit Legoland, met allemaal bordjes. En op een zeker moment let niemand nog op, waardoor essentiële informatie ook vaak verloren gaat. U hebt ergens in het begin van uw antwoord gezegd dat een absolute hefboom voor een verkeersveiliger omgeving de leesbaarheid van onze wegen en de infrastructuur is. De weg en de inrichting van de weg moeten duidelijk maken waar men 70 of 30 kilometer per uur moet rijden; al de rest kan men zelf wel bedenken.

Vandaag stel ik vaak vast – en ik rijd toch bijna 50.000 kilometer per jaar – wanneer ik met mensen praat over verkeer en verkeersveiligheid, dat mensen die borden niet meer begrijpen. U kunt dan zeggen dat dat het probleem is van die mensen en dat is ook waar, maar tegelijkertijd heeft dat ook te maken met de veelheid aan borden. Mensen kunnen daar eventueel masterdiploma's in halen, maar de automobilist moet ook nog mee zijn. Het gaat dan over de leesbaarheid van de wegen, de infrastructuur en de verkeersborden. Van die laatste moeten er niet te veel zijn en ze moeten vooral ook functioneel zijn.

Op dit moment zijn er al digitale dynamische verkeersborden langs de autosnelwegen die de mensen allemaal lezen. Die digitale dynamische verkeersinformatie moet nog verder worden uitgebreid, eventueel ook langs gewestwegen. Dat moet ook bij de zwakke weggebruiker zeker als aandachtspunt worden opgenomen, net als het principe 'less is more'. Overbodige verkeersborden moeten zoveel mogelijk worden teruggedrongen op gewest- en gemeentewegen. Ook op andere plaatsen

moet men daar de wegbeheerders permanent op wijzen. Ik heb soms de indruk dat het sterker is dan mensen zelf. Opnieuw, het moet functioneel zijn en het werkt contraproductief, wanneer men zich bezondigt aan overdaad, ook wanneer het gaat over verkeersborden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat we volledig op dezelfde lijn zitten en we zullen erover blijven waken dat het overdreven aantal verkeersborden wordt teruggedrongen, iets wat de leesbaarheid alleen maar ten goede kan komen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financiering van de regionale en lokale mobiliteitsplannen – 1747 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, voor u en voor ons is het geen geheim dat de vervoerregio's volop bezig zijn met het uittekenen van hun regionaal mobiliteitsplan. Sommige vervoerregio's kondigden in de media ook al aan dat ze daar klaar mee zijn. In de eerste fase ligt de focus op het openbaar vervoer, maar in de toekomst moeten de regionale plannen uitgroeien tot volwaardige mobiliteitsplannen die alle aspecten van mobiliteit aanraken.

Tegelijkertijd werken lokale besturen ook aan een lokaal mobiliteitsplan dat moet aansluiten op het regionale plan.

Over het lokale mobiliteitsplan staat in het decreet Basisbereikbaarheid te lezen dat lokale besturen voor de opmaak en de herziening van een lokaal mobiliteitsplan in aanmerking kunnen komen voor Vlaamse subsidiëring; dat staat in artikel 29. De Vlaamse Regering zou de voorwaarden en de verdere procedure later bepalen in een besluit van de Vlaamse Regering. Dat uitvoeringsbesluit is er vandaag nog niet, wat bij sommige lokale besturen toch enige onrust veroorzaakt, aangezien zij niet kunnen inschatten voor welke subsidies zij onder welke voorwaarden in aanmerking komen. Dat zet een rem op de lokale mobiliteitsplanning. Dat is wat mij betreft geen goede zaak, zeker niet in de beginjaren van de lokale beleidscyclus. Ook over de financiering van de regionale mobiliteitsplannen is er vandaag nog geen duidelijkheid.

Daarom heb ik de volgende vragen, minister, over hoe de regionale en lokale mobiliteitsplannen gefinancierd zullen worden vanuit Vlaanderen. De middelen voor het openbaar vervoer, en later ook andere budgetten, zullen verdeeld worden als straks alle vervoerregioraden hun plannen voorleggen. Op basis van welke criteria zullen de middelen voor het openbaar vervoer verdeeld worden onder de verschillende vervoerregio's? Indien die criteria nog niet duidelijk zijn, wanneer zal dat dan wel het geval zijn? Worden de vervoerregio's betrokken bij het uitdenken van de criteria? Zo ja, op welke manier? Later zullen ook andere budgetten over de vervoerregio's worden verdeeld. Kunt u verduidelijken wanneer u welke budgetten op het niveau van de vervoerregio's wilt brengen? Zult u in de toekomst de opmaak en herziening van lokale mobiliteitsplannen vanuit Vlaanderen nog steeds subsidiëren? Wanneer zult u het besluit klaar hebben dat lokale besturen duidelijkheid geeft over de subsidiemogelijkheden voor lokale mobiliteitsplannen? Op welke financiële steun vanuit Vlaanderen kunnen lokale besturen in de tussentijd rekenen en aan welke voorwaarden moeten ze dan voldoen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen, mijnheer Rzoska. De bestaande toestand is natuurlijk de toestand die we kennen. Het startbudget voor het kernnet en het aanvullend net is door De Lijn bepaald op basis van de historische en geografische verdeling van het beschikbare budget van 2018. Dat ligt vast. Ook het startbudget voor 'vervoer op maat' was al verdeeld. Dat is hier ook al een paar keer aan bod gekomen. Men had een totaal van 34 miljoen euro, verdeeld over het aantal middelen dat al in het verleden was aangewend voor De Lijn, voor DAV, voor de I-Bus, voor MSLO, voor Max Mobiel, voor APZI, voor DeWaterbus en voor Blue-bike. Dat totaalbedrag van 34 miljoen euro was dus ook al verdeeld. Over die verdeling van de middelen zijn alle vervoerregioraden in augustus 2019 ook gebriefd, zodat ze allemaal wisten wat het beschikbare budget is.

U weet dat er in het regeerakkoord nog een extra budget van 31 miljoen euro is voorzien. Men gaat nu moeten bekijken hoe dat verdeeld gaat worden over de verschillende vervoerregioraden. Dat is gradueel vastgelegd voor de periode 2020 tot 2024. Over de wijze waarop die extra budgetten verdeeld gaan worden over de verschillende vervoerregioraden, kan ik u vandaag nog geen duidelijkheid geven. We zijn op dit ogenblik, in samenspraak met de administraties, volop aan het onderzoeken hoe we gebruik kunnen maken van objectieve en transparante parameters voor de verdeling van die extra middelen. We willen uiteraard ook een verdeling over alle vervoerregio's. Het kan ook zijn dat men zegt dat er bepaalde vervoerregio's zijn waar er nog witte vlekken zijn met een beperkte bediening of waar zelfs nauwelijks bediening is, en dat die vervoerregio's in verhouding misschien meer middelen zouden moeten krijgen. Alleszins willen we daar een aantal objectieve en transparante parameters voor kunnen aanwenden, opdat het tot een evenwichtige en aanvaardbare verdeling kan komen. U zult begrijpen dat iedereen sowieso wel iets extra's zal willen.

We willen daar zo snel mogelijk mee landen. Vandaag is dat zeker nog niet afgeklopt. Ik hoop dat we dat in de komende weken wel kunnen doen, want zoals u al aangeeft, zitten heel wat vervoerregioraden op dit ogenblik op hun honger. Zij willen daar meer duidelijkheid over hebben. De inzameling van al die data schijnt niet zo eenvoudig te zijn. Maar zodra we alle mogelijke gegevens hebben, proberen we daar alleszins een evenwichtige, transparante en objectieve verdeling van op te maken. Dat zal dan vervolgens uiteraard ook eerst voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering.

Worden de vervoerregio's betrokken bij het uitdenken van deze criteria? Elke vervoerregio zal in de eerste plaats denken vanuit haar eigenheid. Er is sowieso een groot verschil tussen vervoerregio's in de buitengebieden en die in stedelijke kernen. Iedereen zal wel zoveel mogelijk middelen naar zijn eigen vervoerregio willen trekken. Toch willen we daar een objectief criterium voor. Daarom gaan we daar niet alle vervoerregio's bij betrekken.

Uiteraard is het wel zo dat de administraties covoorzitter zijn van de respectievelijke vervoerregio's. Zij hebben natuurlijk ook de knowhow en kunnen alle mogelijke input van de vervoerregio's mee inbrengen in het kader van de verdeling die nog moet worden uitgewerkt. Ze worden niet rechtstreeks betrokken, maar onrechtstreeks wel via de administratie die op dit moment het werk voorbereidt.

Zullen er ook andere budgetten worden verdeeld? In het regeerakkoord is voor vervoer op maat een extra budget voorzien van 31 miljoen euro dat gradueel zal worden toegekend in de periode 2020-2024. Het invoeren van basisbereikbaarheid is met een jaar vertraagd. Officieel zal het ingaan in december 2021. Dat betekent dat er voor dat hele jaar een bedrag is voorzien van 12 miljoen euro. De middelen die initieel voor 2020 zijn voorzien, hevelen we over naar het jaar 2021. Voor 2022

is er 18 miljoen euro voorzien, voor 2023 een bedrag van 24 miljoen euro om uiteindelijk in 2024 te komen tot 31 miljoen euro.

Worden de lokale mobiliteitsplannen nog vanuit Vlaanderen gesubsidieerd? Onder bepaalde voorwaarden kunnen de opmaak en de herziening van lokale mobiliteitsplannen vanuit Vlaanderen nog rekenen op een subsidie. Daarnaast is de verplichting tot opmaak van lokale mobiliteitsplannen opgeheven in het decreet Basisbereikbaarheid, in die zin dat de vervoerregioraden straks hun plannen opmaken. Elk lokaal bestuur kan vandaag nog vrij en volledig autonoom beslissen in welke mate het zelf een lokaal mobiliteitsplan zal opmaken, of zich volledig zal enten op dat van de vervoerregio's.

Wanneer zullen we het besluit klaar hebben om duidelijkheid te geven over de subsidiemogelijkheden? Op dit ogenblik is er niet voorzien in een nieuwe aangepaste subsidieregeling in de begrotingsagenda. De introductie van regionale mobiliteitsplannen, die voor 100 procent worden gefinancierd door de Vlaamse overheid, heeft er momenteel toe geleid dat alle middelen in die richting worden georiënteerd, en dat er geen nieuwe subsidieregeling meer komt voor de lokale besturen. De tussentijdse oplossing voor de lokale besturen die van in het begin van deze legislatuur hebben gezegd dat ze een nieuw planningsproces opstarten en voor 22 juni 2019 een sneltoets hebben laten doen, is dat ze nog aanspraak kunnen maken op de bestaande subsidieregeling voor de opmaak van een nieuw planproces. De lokale besturen die helemaal nog geen geldig mobiliteitsplan hebben, en ook nieuwe gemeenten die na een vrijwillige fusie tot stand zijn gekomen, kunnen wel nog genieten van de bestaande subsidieregeling. Voor het overige is het een uitdoofregeling omdat we ons volledig enten op de mobiliteitsplannen van de vervoerregioraden zelf.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, u hebt zeer volledig geantwoord, maar ik heb nog een bijkomende vraag. U zegt dat de vervoerregio's allemaal hun eigen specificiteit hebben. Ik kan me voorstellen, als je daar met een helikopterzicht naar kijkt, dat vermoedelijk in de meeste vervoerregio's gelijkaardige vragen leven. Het is goed dat de administratie daarbij betrokken is, maar ik zou er toch voor willen pleiten om de rode draden te gaan zoeken in de plannen die nu al voor een deel ontwikkeld zijn. Ik kan me voorstellen dat je op basis daarvan wel tot een apparaat van criteria kunt komen op basis waarvan je onmiddellijk kunt gaan verdelen.

Voor de rest heb ik geen bijkomende vragen. Ik snap natuurlijk dat heel wat vervoerregioraden nu aan het kijken zijn naar die criteria. Ik heb ook al wel gehoord van de verschillende vervoerregio's bij mij in de buurt dat iedereen wat zit te kijken naar extra middelen om de plannen die ze hebben neergeschreven, te kunnen realiseren. Ik denk dat het goed is dat daar binnenkort duidelijkheid over komt.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik besef uiteraard dat de verdeling van die extra middelen geen evidente opdracht is en dat er altijd meer teleurgestelden dan tevreden zullen zijn. Het is zeker belangrijk om daar goede parameters voor te vinden. Ik wil benadrukken dat er in de ene regio veel meer aanbod is en minder witte vlekken zijn dan in de andere. We weten allemaal wel ongeveer welke regio's dat zijn. Zelfs binnen een vervoerregio kunnen er grote verschillen zijn. Het is dus geen evidente oefening om te maken, zelfs niet binnen een vervoerregio. Het is belangrijk dat daar rekening mee wordt gehouden. Hoe u dat in de juiste criteria gaat gieten, is natuurlijk de vraag van 1 miljoen. Voor de rest lijkt het mij goed dat er op korte termijn, voor Pasen, duidelijkheid is.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, enkele weken of maanden geleden, toen het ging over de vervoerregio's, heb ik de problematiek aangekaart van de afwezigheid van de betrokkenheid van de NMBS in de vervoerregioraden. Toen hebt u geantwoord dat dat al bij al nog wel meeviel, zo leerde u uit uw contacten. Op onze laatste vervoerregioraad, waar de NMBS-vertegenwoordigers opnieuw uitblonken in afwezigheid, ondanks een expliciete vraag om een brief van onze raad te bespreken, heb ik de vraag gesteld aan de vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) of zij er weet van hebben of dat in andere regio's ook zo'n probleem is. Toen was het antwoord unaniem ja. Dat is overal een probleem.

Ik denk dat u dat als minister best nog eens opneemt en probeert om daar met uw federale collega over te spreken. Ik vind het echt hemeltergend dat federale ambtenaren, NMBS-medewerkers, die van cruciaal belang zijn voor die vervoerregioraden – treinverbindingen zijn van essentieel belang –, elke keer hun kat sturen. Ik vind dat ergerlijk en vooral te betreuren omdat het echt wel van belang is dat zij daar aanwezig zijn. Ik wil u vragen om eens aan de alarmbel te trekken bij uw collega aan de overkant.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, het is elementaire beleefdheid om wanneer men wordt uitgenodigd, daar ook op in te gaan. Ik heb alleszins gehoord, onder andere via onze administratie, dat in Leuven en Antwerpen, de NMBS wel aanwezig zou zijn. Ik weet niet hoe het in de andere vervoerregioraden is, maar elementaire beleefdheid leert toch dat als men wordt uitgenodigd, men best ook zou gaan. Ik zal dit alleszins ter harte nemen en kijken of er eventueel toch niet een aansporing kan gebeuren. Wij zijn natuurlijk niet bevoegd voor de NMBS, we kunnen het hoogstens vriendelijk vragen en hopen dat er gevolg aan wordt gegeven.

Ik weet dat iedereen zit te wachten op die middelen, en inderdaad, hoe rapper hoe liever. Anderzijds moeten we toch objectieve criteria hebben. Als we straks een kader hebben uitgewerkt, kunnen we dat nog eens bevragen aan de vijftien vervoerregioraden, maar ik denk dat we dan nog eerder vertraging krijgen. Uiteindelijk zetelt in elke vervoerregioraad toch iemand van het Departement MOW als covoorzitter. Ze weten toch wat er leeft en wat de noden en bekommernissen zijn binnen die vervoerregio's. Ik denk dat we er nu best voor zorgen dat we snel duidelijkheid krijgen en snel die parameters voorhanden hebben.

Iedereen gelukkig maken: ik zou hopen dat het kon, maar ik vrees er een klein beetje voor. Het gaat natuurlijk om 31 miljoen euro. Dat is geen gigantisch groot bedrag, terwijl de verwachtingen wel hoog zijn. Ik weet dat, maar we zullen er in eerste instantie proberen het beste van te maken. Ik hoop dat ik u heel snel zal kunnen laten weten dat er kan worden afgeklopt en dat we objectieve criteria hebben die hopelijk een zo groot mogelijk draagvlak kunnen hebben.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik ben tevreden met uw antwoord. Ik kan mij voorstellen dat er heel wat vragen van onderuit zijn. Die krijgt u natuurlijk ook binnen. Ik weet dat het niet gemakkelijk is om criteria op te stellen: aantal inwoners, studenten, stedelijk, niet-stedelijk enzovoort. Een aantal zaken liggen wel voor de hand. Ik weet ook wel dat 31 miljoen euro geen budget is tot 'in the sky'. *(Opmerkingen van Bert Maertens)*

Mijnheer Maertens, ik denk dat u dringend naar huis moet. Misschien moet u een zelfgekozen quarantaine overwegen. *(Opmerkingen)*

Hij ziet wat rood. Is er een dokter in de zaal?

Minister, wij zijn er allemaal van overtuigd dat we daar een succesverhaal van willen maken. Wij onderschrijven de modalshiftambities uit het regeerakkoord. Als we die willen halen, zal dit een kritische succesfactor worden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een sensibiliserend beleid om deelsystemen en andere vervoersmodi aan te passen aan mensen met een beperking – 1765 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): "Mobiël zijn is essentieel om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven." Dat staat in het Vlaams regeerakkoord en in de beleidsnota.

Voor mensen met een beperking vormt mobiël zijn echter een grotere uitdaging dan voor anderen. Dat is hier vandaag al heel uitvoerig ter sprake gekomen, maar het is dan ook een meer dan terecht aandachtspunt.

Gelukkig worden er al heel wat maatregelen genomen en bestaan er ook al heel wat hulpmiddelen. Zo bestaan er bijvoorbeeld fietsen die speciaal zijn aangepast aan mensen met een beperking. Vaak gaat het dan over driewielers. Ook wagens kunnen worden aangepast, zodat mensen met een beperking er op een veilige manier mee kunnen rijden en zo kunnen gaan werken, bij familie op bezoek gaan, een doktersafspraak kunnen nakomen of een hobby uitoefenen. Dat zijn allemaal maatregelen die nodig zijn om de inclusie waar te maken.

Aanpassingen aan wagens houden bijvoorbeeld in dat gas en rem aan het stuur kunnen worden behandeld, dat de bediening van de wagen gebeurt met een bol op het stuur of dat het gaspedaal links in het voertuig staat.

Ook in het openbaar vervoer wordt ingezet en moet nog verder ingezet worden op toegankelijkheid. Ik verwijs daarbij naar de acties in verband met de toegankelijkheid van bussen en trams van De Lijn. We hadden het hier al uitvoerig over de nood aan toegankelijke haltes enzovoort.

Ik wil nu graag inzoomen op een heel specifiek aspect. Heel vaak zijn deelfietsen of deelwagens een aanvulling op het gebruik van openbaar vervoer, en dat is ook zo voor mensen met een beperking. Vanuit milieu- en mobiliteitsoverwegingen wordt steeds meer ingezet op combimobiliteit, waarbij mensen vlot kunnen schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Er zijn ook heel wat deelsystemen ontstaan, zowel voor auto's als voor fietsen en steps, die steeds meer aan populariteit winnen en die kunnen bijdragen aan de doelstellingen in verband met combimobiliteit. Er is ook steeds meer een uitbreiding: combimobiliteit is er niet meer alleen in de steden, maar ook in heel wat gemeenten.

Ook daar stoten deze mensen met een beperking op drempels. Noch de fietsen noch de wagens die worden aangeboden in het kader van deelsystemen zijn aangepast aan mensen met een beperking. Nochtans is mobiël kunnen zijn voor hen een enorm belangrijke schakel in de zelfredzaamheid en om te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven. Het is dan ook van groot belang om hen ook bij de uitbouw van deelsystemen niet te vergeten.

Ik begrijp uiteraard dat dit gemakkelijker gezegd is dan gedaan, maar we moeten er hoe dan ook aandacht voor hebben, hoe we aan dit probleem kunnen tegemoetkomen.

Nog in het kader van combimobiliteit vormt het voor mensen met een beperking een aanzienlijk probleem dat ze niet met hun scootmobiel of driewieler de bus op kunnen. In eerdere parlementaire vragen, met name nummer 461 van 11 januari 2018, werden de redenen daarvoor al aangehaald. Het gaat dan over het gebrek aan manoeuvreerruimte en de grootte en zwaarte van een scootmobiel. Anderzijds zijn zware koffers en dubbele kinderwagens wel toegelaten. De mogelijkheid om met driewieler of scootmobiel op de bus te gaan, zou een grote meerwaarde betekenen voor de mobiliteit van mensen met een beperking.

Minister, hoe kan Vlaanderen een sensibiliserend beleid voeren om de organisaties, steden en gemeenten die deelsystemen aanbieden, warm te maken om ook rekening te houden met mensen met een beperking?

Bij de aanleg van parkeerhavens voor fietsen worden plaatsen voor aangepaste fietsen, namelijk driewielers of rolstoelfietsen, vaak over het hoofd gezien. Zult u hier zelf op inzetten en hoe kunnen steden en gemeenten worden gemotiveerd hiervoor de nodige ruimte te voorzien, bijvoorbeeld aan bushaltes of andere publieke plaatsen?

Ondanks de mededeling dat de meeste bussen van De Lijn toegankelijk zijn, mogen mensen met een scootmobiel of driewieler die niet meenemen op de bus. In hoeverre bestaat de mogelijkheid om bussen te voorzien die ook toegankelijk zijn voor driewielers en scootmobiele? Is er ter zake een evolutie?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank u voor uw vragen. Zoals u weet, maken de deelsystemen deel uit van het Vervoer op Maat, waarvoor de vervoerregioraden of in eerste orde zelfs de lokale besturen bevoegd zijn.

We zijn een kwaliteitskader aan het creëren voor de verschillende deelsystemen met aandacht voor toegankelijkheid. Lokale besturen die zeer dicht staan bij hun bevolking, zullen daar ook alle aandacht voor vragen.

Bijkomend kan ik u meegeven dat we bij de Mobiliteitscentrale, waar op dit ogenblik het bestel voor loopt, alle aandacht wordt gegeven aan de toegankelijkheid van de deelsystemen.

Verder is er het masterplan toegankelijkheid dat volop in opmaak is door mijn administratie. Daarin worden alle elementen van combimobiliteit mee onder de loep genomen, zowel de infrastructuur, vervoermiddelen en mobiliteitscentrale maar ook de deelsystemen. We hopen dat we daar meer duidelijkheid over hebben tegen het najaar.

Alles wordt in ieder geval gemonitord voor toegankelijkheid. Wat dat betreft, kunnen we rekenen op de expertise van Inter, De Lijn, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer, die samen zorgen voor de opmaak van dat Masterplan Toegankelijkheid.

De lokale besturen hebben sowieso heel wat aandacht voor deze specifieke doelgroep. De hoeveelheid vragen om uitleg en de hoeveelheid schriftelijke vragen die ik krijg over deze materie, bewijzen dat iedereen daarmee begaan is, zichzelf ertoe verplicht om effectief over te gaan tot realisatie.

Wat betreft uw tweede vraag over de parkeerhavens en de fietsuitrustingen, heeft mijn administratie een bevragingronde achter de rug en is ze momenteel bezig

om in het kader van basisbereikbaarheid en de uitrol van mobipunten in Vlaanderen de minimale eisen op te stellen voor de uitrusting en inrichtingsprincipes van mobipunten. Veilige en toegankelijke fietsenstallingen krijgen hier een vooraanstaande plaats, waarbij opnieuw de toegankelijkheid een belangrijk aspect is.

De haltes zijn hier vandaag al uitgebreid aan bod gekomen. Ook het toegankelijk maken van de 13.000 bestaande haltes zal een centrale plaats innemen.

Uw derde vraag, rond de scootmobiel of de driewieler, is natuurlijk een moeilijker verhaal. We kennen allemaal wel de scootmobiels die eigenlijk al vrij robuust en moeilijk manoeuvreerbaar zijn. Het is uiteraard niet altijd mogelijk om die flexibel mee te nemen op een bus of tram, omdat ze meestal al vrij log zijn. Men verlangt de autonomie of de zelfstandigheid voor de mindervalide die gebruik moet maken van een scootmobiel, daarvoor wil men volop aan de kar trekken. Maar natuurlijk, als het niet gaat, gaat het niet. Wat dat betreft, de bussen die De Lijn op dit ogenblik aanschaft, moeten allemaal voldoen aan een aantal heel technische criteria, onder andere bepaald in de Europese wetgeving van 2001 alsook in Reglement nr. 107 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE). Bij de aankoop van nieuwe bussen wordt rekening gehouden met die specifieke criteria.

Het Departement MOW heeft een studie laten opmaken om te kijken in welke mate de scootmobiels mee kunnen worden opgenomen voor de aankoop van nieuwe bussen, die enerzijds moeten voldoen aan die technische vereisten van de Europese regelgeving, en waarbij dan toch ook de toegankelijkheid voor die scootmobiels mee kan opgenomen worden. Maar omdat die vaak moeilijk wendbaar zijn en ook een zeer grote ruimte in beslag nemen, blijkt uit die studie dat het meestal niet mogelijk is om die scootmobiels mee op de bussen te nemen, tenzij wanneer het gaat over de kleinere en opvouwbare modellen. Dan zou het wel kunnen lukken.

Omdat we toch opnieuw alle belang willen hechten aan deze materie, heeft het departement MOW dan wel een schriftelijke vraag ingediend bij de Europese instanties. Er is op dit ogenblik nog geen antwoord op gekomen, maar we blijven dat alleszins opvolgen. Men heeft een schriftelijke vraag gesteld omdat er toch eigenlijk een beetje een contradictie is tussen enerzijds de maximale toegankelijkheid voor personen met een beperking of met een handicap en anderzijds de richtlijnen van Europa rond de technische vereisten waaraan de bussen moeten voldoen. We hebben nog geen antwoord op die schriftelijke vraag. We kijken er natuurlijk naar uit, om te kijken hoe we daar dan in de toekomst een oplossing aan kunnen bieden.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Met betrekking tot dat laatste, als ik het goed heb is het al een hele tijd geleden dat die vraag is gesteld en blijft het antwoord eigenlijk wel heel lang uit. Ik weet niet wanneer dat voorzien is en of daar nog eens naar kan worden gevraagd. Maar het is wel belangrijk en ik onderschrijf absoluut dat dat gebeurd is. Hopelijk komt daar ook een resultaat uit. Het is dus wachten daarop.

Met betrekking tot mijn andere vragen rond deelsystemen, is het mijn bedoeling om daar voldoende aandacht voor te vragen, want we zetten daar allemaal heel graag op in en we maken daar steeds meer gebruik van. Het wordt steeds populairder, maar een bepaalde doelgroep dreigt daarbij vergeten te worden. Als we ook mensen met een beperking de mogelijkheden willen geven om die mobiliteit te gebruiken, wat zij ook maar al te graag willen doen, om naar activiteiten te gaan, om naar hun werk te gaan, enzovoort, dan moeten we ook zorgen dat voor hen die deelsystemen ook wel ter beschikking kunnen zijn. Vandaar mijn vraag.

Met betrekking tot de parkeerhavens vinden wij het allemaal normaal dat we parkeerplaatsen voor een wagen zien, met het teken erop en de blauwe kleur,

maar dat bestaat toch nog niet op dezelfde manier voor die driewielers of die rolstoelfietsen. Ik denk dat het nodig is dat dat ook ingang vindt. Ik hoop dus inderdaad dat lokale besturen daar ook meer en meer op gaan inzetten en dat daar ook in het kader van vervoer op maat en in het masterplan rekening mee zal worden gehouden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat die vraag ergens in 2017 is gesteld, maar er is nog altijd geen antwoord op gegeven. Het blijft natuurlijk moeilijk met die scootmobielen. Als ze veel meer ruimte innemen, gebeurt dat ten nadele van anderen. Het is allemaal een afweging.

Ik zal dit zeker blijven opvolgen, zeker wat de parkeerhavens en de deelmobiliteit betreft. Daar is veel aandacht voor. We willen dat iedereen, ook mensen met een beperking, zo mobiel mogelijk kan zijn. Het feit dat iedereen daar zo veel aandacht voor heeft, is een teken dat iedereen die belangen ter harte neemt en dat we hierop moeten blijven inzetten.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Minister, ik kan dat laatste punt alleen maar bevestigen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over preventiemaatregelen van De Lijn tegen het oprukkende coronavirus – 1653 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

Bart Claes (Vlaams Belang): Voorzitter, ik heb deze vraag om uitleg eind vorige maand ingediend omdat ik me als dagelijkse gebruiker van De Lijn een beetje zorgen begon te maken. Ik zag toen dat het openbaar vervoer in andere landen steeds meer als een hotspot en een infectiehaard begon te beschouwen. Ik heb gezien dat in bepaalde landen, zoals China, grote voorzorgsmaatregelen worden genomen. Ik heb zelfs gezien dat een tramstel of een bus werd gereinigd door gebruik te maken van ultraviolette straling en dergelijke.

Ook bij ons zitten in het openbaar vervoer veel mensen dicht op elkaar gepakt. We gebruiken allemaal verschillende knoppen om een halte aan te vragen of een deur te openen. Dat kan een infectiehaard zijn, maar de realiteit heeft mijn vraag om uitleg helaas al wat ingehaald, wat de situatie is veel harder verslechterd dan aanvankelijk werd gedacht.

Minister, als ik me niet vergis, hebt u deze ochtend op de radio een verklaring afgelegd. U hebt duidelijk gemaakt dat De Lijn een plan heeft dat al bestaat van ten tijde van de Mexicaanse griep, ongeveer tien jaar geleden. Een voorzorgsmaatregel die hier deel van uitmaakt, is dat aan de chauffeurs alcoholgel is uitgedeeld. De chauffeurs zijn daar bijzonder tevreden over, maar ik zou u nog een paar bijkomende vragen willen stellen.

Is er een specifiek plan ter bestrijding van het coronavirus? Hebben De Lijn en de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu overleg gepleegd? Ik heb nog een meer concrete vraag. Hoe vaak wordt een tram of een bus doorgaans eigenlijk gereinigd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, we kunnen de actualiteit hier natuurlijk niet ten volle volgen, en ik vrees dat mijn antwoord ook al een beetje door de realiteit is achterhaald. Ik kan alleszins meedelen dat de Vlaamse Regering, naar aanleiding van het overleg dat deze middag heeft plaatsgevonden, straks nog overleg zal plegen.

Mijnheer Claes, uw eerste vraag is of er een plan is om infecties op het openbaar vervoer tegen te gaan, maar ook of we met de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu samenwerken. Wat ik deze ochtend heb verklaard, is dat we ons volledig enten op wat de FOD tot nu toe heeft gecommuniceerd. Dat houdt in dat we niet zelf tot eigen communicatie overgaan en dat we geen eigen plannen ontwikkelen, maar ons volledig enten op wat met de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu is afgesproken.

Dat betekent dat er heel geregeld overleg met de FOD is en dat we in nauw contact blijven, zeker als bepaalde elementen zich voordoen. We hebben duidelijk afgesproken dat De Lijn zich zal aligneren op de richtlijnen van de FOD. We werken zeker samen, ook om geen tegenstrijdigheden tussen De Lijn, TEC en de MIVB te krijgen.

Het personeel heeft, zoals dat dus ook wordt gedaan bij die andere instanties, alle informatie gekregen die wij ook allemaal kennen. Die wordt ook nog regelmatig geüpdatet verspreid onder het personeel, zodat ze altijd op de hoogte zijn van de allerlaatste stand van zaken.

Die acties aangegeven door de FOD Volksgezondheid steunen op twee pijlers. Enerzijds is er de sensibilisering, door enkele eenvoudige maatregelen te blijven herhalen die een besmetting kunnen voorkomen: veelvuldig de handen wassen en/of alcoholgel gebruiken, nauw contact met zieken vermijden, niezen of hoesten in de ellebogen in plaats van in de handen, geen handen schudden of zoenen geven et cetera. De Lijn vraagt aan alle personeelsleden ook dat ze, indien ze ziek zijn, zeker thuisblijven en hun huisarts contacteren. Deze boodschappen worden verspreid en herhaald via tal van kanalen, via de digitale kanalen, maar ook via affiches op de diverse locaties die door De Lijn worden beheerd.

Anderzijds hebben we de preventieve maatregelen. Er is de basishygiëne, water en zeep om de handen te wassen, maar dat is niet altijd mogelijk op de bussen en de trams. Daar worden dan ook zo veel mogelijk alcoholgels ter beschikking gesteld, zodat men daar ook zo veel mogelijk kan zorgen voor die basishygiëne. Dat geldt voor de chauffeurs, maar ook voor de Lijncontroleurs en de buitenploegen van de technische dienst. Tevens worden er individueel verpakte ontsmettingsdoekjes ter beschikking gesteld van de chauffeurs, zodat zij ook telkens opnieuw hun eigen stuurpost kunnen ontsmetten, en worden er kokers met ontsmettingsdoekjes ter beschikking gesteld in de onderhoudscentra, de Lijnwinkels en de administratieve gebouwen van De Lijn, zodat de werknemers ook telkens hun eigen werkplek kunnen ontsmetten. Bij het poetsen van de bureaus worden er extra ontsmettende middelen gebruikt. Ook bij het poetsen van de voertuigen worden er extra ontsmettende middelen gebruikt.

Wat het gebruik van mondmaskers betreft, heeft De Lijn een duidelijk negatief advies gekregen, en dat respecteren we ook. Er wordt dus niet in mondmaskers voorzien voor het personeel.

Dan de meer specifieke zaken die handelen omtrent de reizigers. Naast de algemene communicatie over de sensibiliseringsmaatregelen heeft De Lijn in de FAQ's die ze verspreidt via interne communicatiekanalen ook specifiek de vraag opgenomen wat men kan doen bij zieke klanten of zieke reizigers. Het antwoord daarop is heel duidelijk. Er staat te lezen dat de symptomen van COVID-19 niet atypisch zijn en dus niet zomaar te onderscheiden zijn van de symptomen van een griep of

een zware verkoudheid, en dat conclusies trekken op basis van zichtbare symptomen dus moet worden vermeden. Het enige wat men kan doen, is herhalen wat de overheid communiceert en zelf de preventieve maatregelen toepassen. De toegang weigeren tot de bussen of de trams mag De Lijn alleszins niet doen.

In navolging van het advies van de federale overheid om massa-activiteiten te beperken tot maximaal duizend personen gaat bij een aantal mensen natuurlijk ook de vraag rijzen of we het aantal toegelaten personen per voertuig ook niet moeten gaan beperken. Ook wat dat betreft, moet ik zeggen dat we ons volledig aligneren op wat de FOD Volksgezondheid op dit ogenblik voorschrijft. Ik weet natuurlijk niet wat er vanmiddag uit de bus is gekomen, maar we blijven respecteren wat er straks door de FOD wordt beslist.

Ik wil nog een aanvulling geven. Ik heb dat vanmorgen ook op de radio gezegd. Sommigen vragen of het openbaar vervoer niet moet worden stilgelegd, omdat men daar met veel mensen op een kleine oppervlakte zit. Een op de vijf gezinnen beschikt echter niet over een eigen auto. Dan zonder meer het openbaar vervoer volledig lamleggen, lijkt me geen goede zaak. Ik denk dat iedereen gezond verstand aan de dag moet leggen. We kennen alle maatregelen die de FOD ter beschikking stelt. Ik denk dat het de taak en de verantwoordelijkheid is van iedereen om die zo veel mogelijk te respecteren en ervoor te zorgen dat de ziekte zo veel mogelijk wordt ingetoomd.

Dit alles is onder voorbehoud van wat vandaag door de federale overheidsinstanties gezegd is; ik denk dat we daar straks wel een terugkoppeling van krijgen. Maar dit is dus het antwoord zoals dat tot vanmiddag 14 uur gold – en misschien nog altijd geldig is.

Bart Claes (Vlaams Belang): Ik stel vast dat men deze situatie bij De Lijn wel serieus neemt. Ik ben ook blij dat er heel regelmatig overleg is tussen De Lijn en Volksgezondheid en dat men ook extra ontsmettende middelen gebruikt op de toestellen. Ik heb alleen nog niet gehoord hoe vaak dat juist gebeurt. Hebt u daar al gegevens over? Gebeurt dat dagelijks, wekelijks of maandelijks? Dat zou ik wel graag weten.

Ik vroeg mij ook af of het bij De Lijn mogelijk zou zijn om tijdelijk bepaalde structurele aanpassingen te doen op de toestellen zelf, bijvoorbeeld dat er automatisch wordt gestopt bij elke halte en de reizigers niet meer op die knoppen moeten duwen, of dat bij elke stop automatisch de deuren opengaan, want er zijn nog veel bussen en trams waarbij de reizigers zelf moeten duwen op die knoppen en ik denk dat juist het gevaar voor infectie vaak op die knoppen huist.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Hoe vaak wordt tot reiniging overgegaan? De onder-richtingen zijn wat dat betreft heel duidelijk. Men zegt eigenlijk: zo frequent mogelijk, probeer de handvaten en dergelijke, waar veel contact is, zo veel mogelijk en zo vaak mogelijk te reinigen. Het virus zou vooral kunnen overleven op harde en gladde oppervlakken, vandaar dat men vraagt om daar zo veel mogelijk op te focussen, op klinken, op knoppen, op handgrepen, op touchscreens enzovoort en om daar altijd zo veel mogelijk die desinfecterende zeep te gebruiken, of als die niet voorhanden is, een krachtige zeep en warm water van meer dan 40 graden. Dat zou alleszins zeer goed zijn om het virus ter plaatse de baas te kunnen.

Tegelijkertijd geeft men ook de aanbeveling om de bussen zo veel mogelijk te verwarmen, omdat het virus snel zal moeten wijken bij temperaturen vanaf 20 graden, en ook om de bussen 's nachts dicht te houden, om die warmte zo veel mogelijk binnen te houden.

Dat zijn zowat de criteria, maar om nu te zeggen hoe frequent dat moet gebeuren: liefst zo vaak mogelijk. Ook hier moet men weer het gezond verstand gebruiken en we moeten daar echt op elkaar afstemmen. Daar is op het overleg ook heel vaak op gehamerd, zodat de verschillende openbaarvervoerdiensten uniform werken: én de NMBS, én TEC, én de MIVB, én De Lijn. Tegelijkertijd moet ik ook nog aangeven dat er onder andere aan de werkgevers gevraagd is om zo veel mogelijk flexibiliteit aan de dag te leggen bij het gebruik van het openbaar vervoer. Laat uw werknemers enerzijds zo veel mogelijk van thuis werken, maar laat ze anderzijds ook flexibele uren gebruiken. Aan de werknemers zelf is dan de communicatie: als men ziet dat er al een overvolle bus is, wacht dan liever even en neem een volgende bus. Dit zijn allemaal regeltjes van gezond verstand, zullen we maar zeggen. Iedereen moet dat aan de dag leggen. We hopen dat het niet verder escaleert, maar ik weet niet wat er vanmiddag allemaal beslist is. Dat zullen we heel binnenkort weten, denk ik.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.