



## INHOUD

INTERPELLATIE van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het ontbreken van een systematische aanpak van de brokkelbruggen in Vlaanderen – 16 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over mogelijke synergieën met de Brusselse corona-exitstrategie inzake mobiliteit – 2111 (2019-2020)	14
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het geïntegreerd investeringsprogramma – 2105 (2019-2020)	19
VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het heropstarten van de belbus bij de corona-exit – 2116 (2019-2020)	23

**INTERPELLATIE van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het ontbreken van een systematische aanpak van de brokkelbruggen in Vlaanderen – 16 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**Björn Rzoska (Groen):** Minister, ik heb het afgelopen jaar heel wat inspectieverslagen opgevraagd, niet enkel bij u maar ook bij uw voorganger. Ik heb ook verschillende parlementaire vragen opgemaakt. Op basis van die informatie durf ik te stellen dat de toestand van de bruggen in Vlaanderen er jaar na jaar op achteruitgaat. Ik verwijs ook naar mijn schriftelijke vraag die morgen open komt met als bijlage de lijst van prioritaire kunstwerken van januari 2020.

Op dit moment zijn er bijna 600 bruggen die door uw eigen diensten zijn ondergebracht in categorie 3, toestand is 'matig', de bruggen vertonen 'belangrijke gebreken' en hebben nood aan 'structurele herstellingen', en in categorie 4, toestand is 'slecht' en de bruggen vertonen 'ernstige schade'. In 2017 stonden zowat 28 bruggen op de zogenaamde lijst 'prioritaire kunstwerken'. Vandaag zijn er 44 bruggen gemerkt met de omschrijving 'slecht' die op korte termijn moeten worden aangepakt. Het probleem wordt, als je de parlementaire documenten van de voorbije 10 jaar doorloopt, alleen maar groter, en door de leeftijd van de bruggen is dat ook logisch.

De lijst prioritaire kunstwerken leert dat vooral – maar niet alleen – heel wat oude bruggen uit de jaren 1950-1980 dringend herstel nodig hebben. Uit de diverse parlementaire vragen en inspectieverslagen duiken volgende problemen op: herstellingen worden niet altijd systematisch uitgevoerd, soms zelfs vooruitgeschoven; herstellingen blijken soms de gesignaleerde problemen niet op te lossen; de budgettaire opvolging van het onderhoud en herstel is weinig transparant voor het parlement; de administratieve doorloop van inspectieverslagen duurt soms zeer lang; de inspectiecyclus van de bruggen is langer geworden tegenover de vorige jaren.

De bovengeschetste problematiek is niet nieuw en zou niemand mogen verrassen. Ook in de vorige zittingsperiode waren er vragen van collega's over deze problematiek. Vaak vertrekkend vanuit één specifieke casus, zoals bijvoorbeeld de vallende brokstukken onder het viaduct van de E17 in Gentbrugge. Maar ook deze zittingsperiode waren er vragen bij vallende brokstukken van de brug in Wommelgem over de E313; als ik mij niet vergis, was dat een vraag van collega Anaf. Als je alles samenbrengt, kan ik me niet van de indruk ontdoen dat er weinig evolutie is in het dossier: te weinig budgetten, geen plan dat verder loopt dan drie jaar en een tekort aan personeel in de inspectieteams. Oud-collega Joris Vandebroucke stelde de vraag aan voormalig minister van Mobiliteit Ben Weyts of hij, door de langere inspectiecyclus, bespaarde op personeel. Het gaat over de vraag om uitleg nummer 2484 uit de vorige legislatuur 2017-2018. Het antwoord was 'neen'. Uit mijn recente schriftelijke vraag – schriftelijke vraag nummer 2 van 11 oktober 2019 – komt een heel ander beeld naar boven. Er is in de jaren 2010-2019 wel degelijk gesnoeid in het personeel: van 38,5 voltijdequivalenten (vte) naar 20 vte, waarbij vooral opvalt dat de administratieve ondersteuning op 0 is gevallen. Zelfs het aantal inspecteurs daalde van 25 tot 18 vte, dat terwijl de problemen alleen maar toenemen, wat voor mij ook meteen de verklaring is waarom er een langere doorlooptijd is van inspectieverslagen.

Vanuit de betrokken administratie was er een duidelijk standpunt vlak voor de verkiezingen van 26 mei 2019. In een memorandum van het Agentschap Wegen

en Verkeer (AWV) staat als eerste punt: "1 op 5 assets" – 'assets' is blijkbaar de administratieve term voor dit soort van kunstwerken – "staat ondertussen onder verhoogd toezicht en kan op termijn enkel nog operationeel en veilig blijven mits grondige structurele ingrepen. AWV wil de toestand van de wegeninfrastructuur op orde brengen door de onderhoudsfrequentie en het aantal gerichte herstellingen en vervangingen fors op te voeren. Tunnels en bruggen prioritair en planmatig aanpakken is noodzakelijk omdat deze verkeerstrechters cruciale schakels zijn in het wegennet. Er zullen minstens twee legislaturen nodig zijn om de toestand van het wegenpatrimonium terug op een aanvaardbaar niveau te krijgen. De huidige ramingen duiden op een vereist jaarlijks operationeel budget van 370 miljoen euro, naast een eenmalig investeringsbudget van 4,3 miljard euro." Einde citaat.

Bij de begrotingsbesprekingen in november 2019 voorzag u in een operationeel budget van om en bij de 17 miljoen euro voor 2020. Ik ging daarvan uit want in het verslag stond: "De werkingsmiddelen voor het regulier onderhoud van de tunnels en bruggen zitten enerzijds bij het AWV (13 miljoen euro). Daarnaast wordt er bijkomend ook in structureel onderhoud (investeringen) voorzien. Anderzijds wordt er ook bij De Vlaamse Waterweg voorzien in structureel onderhoud (investeringen) (4,35 miljoen euro)." Die budgetten zitten ver onder wat AWV aangeeft nodig te zijn om de bruggen terug bij de tijd te brengen over een tijdsperiode van twee legislaturen.

Minister, hoe gaat u ervoor zorgen dat de volgende jaren de lijst van brokkelbruggen systematisch wordt weggewerkt? Is het niet zo dat er veel te weinig operationeel budget is voorzien door de Vlaamse Regering om in dit dossier de volgende jaren een structurele stap vooruit te zetten? Waarom werden de inspectieteams de afgelopen jaren afgebouwd terwijl de problemen alleen maar groter werden? Is het niet nodig een plan van aanpak op tien jaar uit te werken in plaats van enkel de korte termijn van het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) te hanteren?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Rzoska, ik dank u voor uw vragen. Veiligheid is iets dat ons allen aanbelangt. Wat dat betreft, kan ik het alleen maar appreciëren dat u dit mee onder de aandacht brengt. Ik noem het niet zo graag 'brokkelbruggen' maar liever 'kunstwerken', zoals we dat hier binnen de administratie benoemen.

In totaal telt Vlaanderen 2777 kunstwerken, meer bepaald bruggen, tunnels en keermuren. Heel wat belangrijke infrastructuur en heel wat patrimonium dus dat we moeten koesteren. Heel wat van die kunstwerken dateren van de jaren 60 en 70, soms zelfs van vroeger. Sommige bruggen over waterwegen dateren al van de jaren 30, 40 of 50. Er is vandaag enerzijds veel meer verkeer en veel meer zwaar transport en anderzijds zijn de huidige kwaliteitseisen helemaal anders. We zitten ook met ouderdomskieken in heel wat infrastructuur. We moeten daar zeker de nodige aandacht voor hebben.

Dan kom ik tot de inspecties en het beheer in zijn totaliteit. Deze 2777 kunstwerken worden regelmatig geïnspecteerd. Het gaat om variabele inspecties, die in verschillende categorieën zijn onderverdeeld: er zijn A-inspecties, B-inspecties, C-inspecties en O-inspecties. Afhankelijk van de slechte toestand waarin een kunstwerk zich bevindt, wordt de frequentie van de inspecties opgedreven. Op basis van deze inspecties krijgen alle kunstwerken een inschaling in vier categorieën. Categorie 1 is goed, categorie 2 is aanvaardbaar, categorie 3 is matig en categorie 4 is zeer slecht.

Het totaal aantal kunstwerken dat zich in categorie 4 bevindt, is 44. In categorie 3 hebben we 545 kunstwerken. De andere kunstwerken bevinden zich in goede of aanvaardbare toestand. Die krijgen natuurlijk ook hun 3-jarige inspecties.

Zeshonderd bruggen zijn dus in een matige of zeer slechte toestand. Er is inderdaad een grote onderhoudsachterstand, ik kan dat alleen maar beamen. Veiligheid is en blijft heel belangrijk, en daarom zullen we daar zeker prioriteit aan geven.

U weet dat de kunstwerken die onder de vierde categorie vallen en in zeer slechte toestand zijn, worden opgenomen op de lijst van de prioritaire kunstwerken. Momenteel staan er 44 kunstwerken op deze lijst, waarvan 33 met eerste prioriteit. Van deze 33 zouden er 18 volledig vernieuwd moeten worden en 15 hersteld moeten worden. Belangrijk hierbij is de veiligheid, en we willen daar zeker op inzetten. Ook aan de bruggen met tweede prioriteit willen we alle aandacht geven. Het is dus mijn ambitie om in deze legislatuur die 44 bruggen of kunstwerken aan te pakken.

Hoe zullen we dat doen? Ik vind het goed dat u zelf al verduidelijkt hebt hoe u aan de cijfers kwam, mijnheer Rzoska. Ik denk dat er een klein misverstand is, want de middelen die u opsomt, zijn de middelen die we voor het reguliere onderhoud of de exploitatiekosten voorzien. Daarnaast is er het geïntegreerd investeringsprogramma. Daarin hebben we meer middelen voorzien voor grote infrastructuur- of onderhoudswerken. Het bedrag dat het GIP voorziet, heb ik gisteren al aangehaald.

Zoals ik al zei, wil ik tijdens deze legislatuur die 44 prioritaire kunstwerken aanpakken. Welk bedrag voorziet het GIP in 2020 daarvoor? 160 miljoen euro voor de investering in de kunstwerken, waarvan ongeveer 90 miljoen euro specifiek voor de prioritaire kunstwerken die zich in zeer slechte toestand bevinden. Dit staat in het ontwerp van het GIP, dat we zo snel mogelijk willen finaliseren.

Er zijn daarnaast nog een aantal extra middelen voorzien voor bruggen en/of kunstwerken. Ik wil u ook meegeven dat onze tunnels ook onder de noemer 'kunstwerken' vallen, en daarvoor is een bedrag van 17,5 miljoen euro in het investeringsprogramma opgenomen. Ik kan u ook meegeven dat De Vlaamse Waterweg voor heel wat bruggen 40 miljoen euro heeft voorzien.

Als ik dit optel, dan is in 2020 ruim 220 miljoen euro voorzien voor de kunstwerken. Van de 44 prioritaire kunstwerken zullen we er in 2020 al een tiental aanpakken. Daarvoor hebben we specifiek die 90 miljoen euro voorzien. Ik wil u graag een paar voorbeelden meegeven. In 2018 bleek het viaduct van Gentbrugge een brokkelbrug te zijn. De herstelwerken zijn recent gestart. Het gaat over een aanbestedingsdossier van zo'n 40 miljoen euro, verspreid over 2020 en 2021. Dat bedrag komt u in het GIP van dit jaar terug. Ook de Henneaulaan in Zaventem en de Meulestedebrug in Gent zijn voorbeelden van bruggen die we dit jaar aanpakken.

Voor het reguliere onderhoud heb ik, zoals ik al zei, in 2020 een bedrag van 11,6 miljoen uitgetrokken. Dat onderhoud bestaat onder andere uit het vullen van naden, om te voorkomen dat er nog mee waterinsijpeling in het beton is. Dat zijn kleinere werken die ervoor zorgen dat de kunstwerken goed onderhouden worden.

In 2019 werd een studie besteld bij Deloitte onder het motto 'eerst houden en dan bouwen'. Daarbij wordt aangegeven dat we een heel uitgebreid patrimonium hebben. We hebben 2700 kunstwerken, 7000 kilometer gewestwegen en 7700 kilometer fietspaden. We hebben ons rollend materieel bij De Lijn en dergelijke. Kortom: we hebben heel wat assets, heel wat patrimonium en dat moet allemaal onderhouden worden. Daar hebben we inderdaad heel wat middelen voor nodig. Die studie wijst uit dat er een onderhoudsachterstand is van om en bij de twee legislaturen. In geld uitgedrukt komt die onderhoudsachterstand neer op een jaarlijks investering van 600 miljoen euro voor het reguliere onderhoud, het onderhoud in de infrastructuurwerken dan weliswaar, en daarnaast nog eens 8,5 miljard euro om een grote inhaalbeweging te doen.

U weet net zo goed als ik dat we die middelen niet voorhanden hebben. We hebben in ons geïntegreerd investeringsprogramma qua investeringsmiddelen een bedrag

van om en bij de 1,8 miljard euro. Dat is lang niet die 8,5 miljard euro die naar voren geschoven wordt. Alleszins is het heel belangrijk dat we daarvoor een planning opmaken, dat we een toekomstperspectief uittekenen en dat we alle aandacht geven aan al onze assets, aan heel ons patrimonium, zodat we die onderhoudsachterstand kunnen wegwerken. Ik herhaal dat veiligheid heel belangrijk is en blijft. We gaan daar ten volle op inzetten.

Mijnheer Rzoska, u vraagt of er niet veel te weinig operationeel budget is voorzien om een structurele stap vooruit te zetten. Ik herhaal dat we in het kader van het GIP voor 2020 200 miljoen euro voorzien hebben, waarmee we al minstens de eerste tien prioritaire kunstwerken willen aanpakken. Ik wil ook meegeven dat een aantal werken verweven zitten in andere investeringsprojecten. Ik geef het voorbeeld van de werken die op dit ogenblik bezig zijn in Wilsela aan de E314. Dat zijn grote werken die ruim twee jaar in beslag nemen. Die worden in de investeringswerken opgenomen onder de noemer 'herstelwerken aan de autosnelweg', maar eigenlijk wordt daarmee ook een kunstwerk, namelijk het viaduct van Wilsela, hersteld. Dat vindt u dus niet specifiek terug onder de noemer 'kunstwerken' maar het is toch ook een belangrijke investering in onze kunstwerken.

Kortom: we gaan zoveel mogelijk middelen proberen aan te wenden voor dat wat prioritair is, of het nu gaat om kunstwerken, wegenwerken of wat dan ook. Wat dat betreft herhaal ik dat we voor 2020 200 miljoen euro voorzien hebben voor de kunstwerken. We zullen uiteraard in de verdere opmaak van het GIP nog meer moeten bekijken hoe we stap voor stap die onderhoudsachterstand zoveel mogelijk wegwerken. Ik herhaal dat wat dat betreft zowel verkeersveiligheid als de veiligheid van heel onze infrastructuur tout court zeer belangrijk is.

Mijnheer Rzoska, u vraagt waarom de inspectieteams de afgelopen jaren werden afgebouwd terwijl de problemen alleen maar groter werden.

Ik heb inderdaad gezegd dat die inspectie zeer belangrijk is. In het verleden heeft men inderdaad, toch zeker bij het Agentschap Wegen en Verkeer, een aantal besparingen op het personeel doorgevoerd. Dat ga ik niet ontkennen. Maar men heeft daarbij wel gefocust op het behoud van de belangrijke knowhow die er is bij heel wat inspecteurs. Er werd dus afgebouwd bij het administratief ondersteunend personeel, maar de knowhow bij de ingenieurs en inspecteurs werd wel degelijk behouden. Daarnaast wordt ook heel wat uitbesteed aan derden, zeker de kleinere inspecties. Op de expertises, en zeker de inspecties, blijven we ten volle inzetten.

Bij De Vlaamse Waterweg gebeuren de inspecties altijd vanuit eigen huis. Daar doet men geen beroep op derden. Men gebruikt de eigen expertiseteams, die daar nog altijd aanwezig zijn.

Ook bij onze Expertise Beton en Staal hebben we nog heel wat knowhow in huis, die uiteraard ook voor onze inspecties wordt aangewend.

Mijnheer Rzoska, u vraagt of het niet nodig is om een plan van aanpak op tien jaar uit te werken in plaats van telkens op de korte termijn te werken in het kader van het GIP. Ik kan u wat dat betreft volkomen bijtreden. Ik heb daarnet gezegd dat er inderdaad een onderhoudsachterstand is die men over meerdere legislaturen zal moeten oplossen. We krijgen die zeshonderd bruggen niet in één legislatuur allemaal aangepakt.

U zult begrijpen dat de lijst van categorie 4 en categorie 3 op basis van de inspecties fluctueert. Dat is een dynamische lijst. Het is goed mogelijk dat straks bepaalde kunstwerken die vandaag in categorie 3 zitten, misschien ook in categorie 4 terechtkomen, of dat door bepaalde tijdelijke onderhouds- of infrastructuurwerken er van categorie 4 terug naar categorie 3 of zelfs categorie 2 kan worden doorgeschoven.

Maar u hebt mijn engagement: ik heb de ambitie om deze legislatuur die 44 die nu op de lijst van categorie 4 staan, zeker op te lossen. Anderzijds kan ik u alleen maar zeggen dat ik u kan bijtreden: we zeggen dat we een langetermijnperspectief moeten uittekenen. Men moet bekijken hoe men op langere termijn een bepaald regulier budget zal vastleggen om ervoor te zorgen dat we kunnen investeren in de veiligheid van onze kunstwerken.

Ik moet hier opnieuw verwijzen naar de studie van Deloitte waarover we beschikken. We hebben nu specifiek aan de administratie gevraagd om een volledige prioritering, een volledige lijst van wat we eerst moeten aanpakken. We hebben naast de zeshonderd kunstwerken nog heel wat andere infrastructuur, nog heel wat andere assets, zoals we dat noemen. Met die lijst kunnen we in een tijdspectief en in de middelen voorzien, zodat we de onderhoudsachterstand kunnen wegwerken.

De hoogste prioriteit is natuurlijk de veiligheid, zodat we zeker geen toestanden krijgen zoals in Genua. We willen dat allemaal te allen tijde vermijden. Vandaag zegt men dat die toestanden niet aan de orde zijn. We kunnen wat dat betreft gerustgesteld zijn. Maar we moeten wel volop inzetten op de onderhoudswerken. Wat dat betreft hebt u mijn engagement dat we zeker in een prioritaire fase zullen inzetten op categorie 4 en vervolgens een timing uitzetten hoe we de komende jaren de onderhoudsachterstand kunnen wegwerken.

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**Björn Rzoska (Groen):** Ik heb heel wat van die inspectieverslagen doorgeploegd, niet zomaar één inspectieverslag. Ik heb eigenlijk de laatste vijf, zes, zeven jaar verschillende inspectieverslagen opgevraagd en gezien. Ik kan u verzekeren dat dat wat mij betreft fundamenteel werk is voor politiek en parlement, om de heel eenvoudige reden dat dit geen politieke discussie zou mogen zijn. Dit is bestaande infrastructuur. Minister, ik ben het eens met u, en ik ben ook blij met die sense of urgency die u voelt.

Dit gaat over de veiligheid van mensen die dagelijks die infrastructuur gebruiken, en dat in gelijk welke vorm. Dat kan in een auto zijn, maar het kunnen ook mensen zijn die met de fiets of te voet onder die brug doorgaan. Ik ben dus blij met die sense of urgency.

Ik ga toch een aantal dingen naar voren schuiven. Wat die budgetten betreft, lanceert u nu ook opnieuw nieuwe budgetten die ik moeilijk kan controleren. U hebt er ook gisteren een aantal genoemd. Ik zal niet dieper ingaan op die budgetten, maar weet wel dat u een engagement naar mij toe gegeven hebt. Ik geef u ook het engagement dat ik u zal blijven bevragen over deze dossiers. Want ik vind dat we op dat vlak toch een grote verantwoordelijkheid hebben.

Ik vind uw ambitie goed om te zeggen dat u die 44 bruggen wilt hebben weggevoerd tegen het einde van de legislatuur. Maar we moeten wel realistisch blijven. Ik wil u niet onmiddellijk temperen in uw enthousiasme, maar een aantal van de projecten die op die lijst van prioritaire bruggen staan, zitten vervat in grote projecten. Denk bijvoorbeeld aan het project van de ring rond Brussel, dat ik niet tegen het einde van uw legislatuur rond zie komen.

Er zijn ook een aantal bruggen die al meer dan vijftien jaar op die lijst staan, en acht daarvan staan er al bijna twintig jaar op. Dat zijn dus allemaal termijnen die ons zouden moeten nopen tot grote voorzichtigheid. Wat dat betreft ben ik bereid, en zal ik zelfs het engagement nemen, om dat dossier te blijven opvolgen.

Ik wil wel terugkomen op de inspecteurs. Van die inspecteurs moet ik eerlijk zeggen dat ik niet begrijp dat die teams de afgelopen jaren zijn afgebouwd. U hebt

gelijk, daar zit veel expertise. Ik zie dat ook in die verslagen zitten. Er is zeer veel expertise. Maar de vorige legislatuur hebben een aantal collega's terecht vragen gesteld. Vroeger was het zo dat er elke drie jaar een controle gebeurde, en de vorige legislatuur heeft men een onderscheid gemaakt tussen drie en vijf jaar. Niet elk werk wordt dus om de drie jaar gecontroleerd, vandaar die categorieën.

Maar het feit dat er tussen de drie en de vijf jaar wordt gecontroleerd, heeft volgens mij echt wel te maken met een tekort aan personeel. Want als ik al die verslagen op een hoop leg, zie ik een ongelooflijk lange administratieve doorloop, eer het inspectieverslag op het einde wordt goedgekeurd. Daar zitten soms tien, elf maanden tussen. Dat heeft in mijn ogen te maken met het feit dat die inspecteurs alles moeten doen, tot de administratieve afhandeling van het hele dossier toe.

Dan zie je ook vaak in die inspectieverslagen, en dat baart mij zorgen, dat herstellingen goedgekeurd zijn en worden uitgevoerd, en dat een inspecteur vijf jaar later vaststelt dat die herstelling eigenlijk structureel niets heeft bijgebracht, en niet goed werd uitgevoerd. Het heeft dus in se niets bijgedragen aan het werk en aan de veiligheid. Dat zijn zaken die we moeten vermijden. In die zin denk ik dat we dit dossier echt moeten blijven opvolgen.

Ik ga nog even in op uw suggestie en uw uitgestoken hand, om te zegen dat we dit over een langere termijn moeten bekijken. Ik denk dat dus ook. En daar denk ik dat we met de commissie werk hebben. In de vorige legislatuur hebben we een kaderdecreet goedgekeurd, met meerderheid en oppositie, over alternatieve financiering en een publiek-private samenwerking, een nieuw kaderdecreet. We hebben Nederland laten komen als voorbeeld, om te zien hoe zij hun werken op tien jaar tijd plannen, zodat alle actoren weten wat er komt. Ik denk dat we in dit geval echt moeten kijken naar een tienjarig akkoord, waarbij er inderdaad met prioriteiten wordt gewerkt, en waarbij we als politici ook van het budget afblijven, en niet beginnen te discussiëren over het budget rond onderhoud.

Minister, ik ben het met u eens dat we nog niet in een toestand zoals Genua zitten. Dat heb ik ook nooit gezegd. Maar het is nog maar van 1992 geleden dat er de laatste keer echt een brug is ingestort, en waarbij een dodelijk slachtoffer is gevallen. Al zeg ik niet dat we daar opnieuw naartoe gaan, maar het kan dus ook bij ons. Ik wil niet aan paniekzaaiërij doen, we zijn echt nog niet richting Italiaanse toestanden aan het gaan, maar het is wat mij betreft wel een blijvend aandachtspunt.

Als je kijkt naar de evolutie, stonden er in 2007 45 bruggen op de lijst van de prioritaire, in 2017 stonden er nog 28 op en nu zitten we opnieuw op 44. Als ik de inspectieverslagen bekijk van die tweede categorie, en van die 550 in categorie 3, zijn dat eigenlijk allemaal bruggen met structurele gebreken, waarbij je zo voelt dat ze snel richting categorie 4 zouden kunnen gaan als je niet op de juiste manier ingrijpt.

Het is die aanpak, collega's, die we met z'n allen zouden moeten bekijken om ervoor te zorgen dat we de infrastructuur die er al ligt en waar in mijn ogen geen discussie over bestaat, in tien jaar tijd – wat ook de administratie en de studie van Deloitte aangeeft en die ik bij wil opvragen, minister – terug bij de tijd brengen.

Er zijn een aantal inspectieverslagen die voor mij, ik zal zeggen, onaanvaardbaar zijn. Problemen die vijf jaar geleden werden gesitueerd, worden vijf jaar later opnieuw vastgesteld zonder dat er iets aan is gebeurd. Er is het voorbeeld van een losstaand bord op een brug waarvan de inspecteur vijf jaar geleden aangeeft dat het kan wegwaaien. De inspecteur maakt zelfs met een touw het bord vast aan de reling. Het inspectieverslag van december 2019, vijf jaar later, meldt dat het bord nog altijd losstaat. Mijn medewerkster, die in de buurt woont, is gaan kijken. Het touw hangt er nog altijd en het bord wiebelt nog steeds. De inspecteur die vijf jaar



geleden heeft gezegd dat dit een gevaarlijke situatie is en dat het op de rijbaan terecht komt als het wegwaait, heeft vijf jaar later vastgesteld dat het er nog altijd zo bij staat. Die dingen moeten we eruit krijgen. In plaats van altijd onmiddellijk aan nieuwe infrastructuur te denken, hebben we de plicht om te onderhouden wat we vandaag hebben.

Collega's, minister, er ligt heel wat werk op de plank.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, minister, collega's, dit is een heel interessant thema. Zoals collega Rzoska zei: los van ideologie gaat het over veiligheid, en dat belangt alle automobilisten aan, wat ook die mensen hun overtuiging is. Minister, u hebt een belangrijk signaal gegeven: versterking van budgetten, versterking van mankracht. Dat is het begin van de omslag, van een soort van inhaalslag.

Minister, we moeten er met z'n allen ook eens over nadenken – en we zijn daar uw belangrijkste bondgenoot voor – als u het pleidooi moet voeren in de ministerraad. De meeste van die kunstwerken stammen uit de jaren 60 en 70, toen – collega's, dat lijkt nu een verre droom – er op een jaar tijd tot 100 kilometer autosnelweg werd aangelegd. Die infrastructuur van toen wordt ook gezamenlijk ouder en er komt ook gezamenlijk een einde aan wat levensduur betreft.

Minister, u sprak van 'kunstwerken'. Het zijn gekrenkte kunstwerken, en ze zijn aan het einde van hun levensduur. Een van de ideeën die ik heb – ik zie het nog gebeuren in het kader van economische relance ten gevolge van corona –, is dat men misschien ook naar Openbare Werken en Mobiliteit kijkt en extra investeert in bijvoorbeeld onderhoudswerken. Het is arbeidsintensief en een opsteker voor de sector van het bouwbedrijf, maar het is ook maatschappelijk heel erg belangrijk. Er is misschien wel levensreddend werk aan de winkel. We zijn absoluut uw bondgenoot om misschien wel coronamiddelen in het kader van economische relance in te zetten.

Minister, ik heb in februari zelf aan u ook schriftelijke vragen over de staat van de bruggen gesteld en het staat ook in de vraag van collega Rzoska. Er zijn de bruggen van AWV, uw bruggen. Er zijn de bruggen van nv De Vlaamse Waterweg, en dat zijn ook eigenlijk uw bruggen. Hebt u een zicht op de toestand van de bruggen die toegewezen zijn aan De Vlaamse Waterweg? U mag het antwoord uiteraard ook schriftelijk geven.

Minister, wat is de waarde van al die kwalificaties? Men catalogiseert bepaalde kunstwerken in niveau 3 en niveau 4. Bij categorie 4 gaan alle knipperlichten af. Als je praat met de mensen van AWV, dan zeggen ze dat het belangrijke mankementen zijn, maar dat de bruggen de eerste twintig jaar niet zullen instorten. Wat is dan de waarde van die categorisering? Genua zit bij ons allen in het achterhoofd, en we mogen geen risico's lopen. Maar als we die categorieën hanteren, hoe ernstig zijn die categorieën dan in de dagelijkse realiteit en praktijk? Wat is de waarde van die kwalificaties?

Als alles natuurlijk communicatie wordt, dan wordt alles een leugen. We weten allemaal dat uw voorgangers, minister Weyts, minister Crevits enzovoort, van goede wil waren. De budgetten zijn vaak het kleinste probleem maar het is natuurlijk een heel determinerende factor om werken gedaan te krijgen. Daarnaast gaat het over vergunningen, gekoppelde werken enzovoort. We moeten aan mensen kunnen uitleggen dat het ene gekoppeld is aan het andere. Zo zullen er ook bruggen tussen staan die misschien wel verdwijnen in het kader van werken, van Oosterweel en dergelijke meer. Het zou goed zijn indien u zou kunnen zeggen in welke mate dingen gekoppeld en dus sowieso een werk van lange adem zijn, en

welke bruggen misschien op die lijsten staan, categorie 3 en 4, en hoe dan ook zullen verdwijnen omdat ze in het kader van werken aan de ring rond Brussel of van Oosterweel zullen worden afgebroken.

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, de collega's hebben al heel wat punten opgesomd. Ik heb nog niet veel ervaring in deze commissie, ik ben nog maar pas lid van het parlement.

Maar het is inderdaad zo dat die bruggen tijdens de vorige legislaturen ook al ter sprake zijn gekomen. Ook deze legislatuur hebben we het er al over gehad. Toen ik echter de krantenartikelen van de afgelopen dagen las, bevroop met toch een gevoel van onveiligheid en wellicht mij niet alleen. Er zijn een aantal bruggen ter sprake gekomen die ik ook gebruik en wellicht ook andere leden van deze commissie.

Het is inderdaad zo dat een aantal kunstwerken in dezelfde periode zijn gebouwd, in een aantal gevallen door dezelfde aannemer. Het gaat dan over dezelfde verkeerde conceptkeuzes, een gebrekkige kwalitatieve uitvoering. Men weet dat, en toch blijven die herstellingen die vaak structureel zijn, aanslepen en worden ze vooruitgeschoven.

Ik kan erin komen dat u werken vooruitschuift omdat ze een impact hebben op de verkeershinder maar dat mag geen excuus zijn om ze niet aan te pakken of er toch minstens voor te zorgen dat ze niet verder aftakelen. Zoals de collega's ook hebben gezegd, gaat het hier over veiligheid. In die zin sluit ik me daar ook bij aan. Dit is geen kwestie van politiek, dit is een kwestie van over partijgrenzen heen werken aan de veiligheid van de weggebruiker.

Problemen aan bruggen blijven inderdaad ook vaak op de lijst staan omdat ze deel uitmaken van een groter project maar ik zou u toch willen vragen, minister, om daar extra aandacht aan te schenken en om die bruggen aan te pakken zodat ze niet verder aftakelen en de veiligheid niet in het gedrang komt. Ze kunnen dan eventueel structureel worden aangepakt wanneer die grote infrastructuurwerken van start gaan.

Recent las ik een artikel over opnieuw een brug in Italië die is ingestort op een provinciale weg. Dankzij de uitbraak van de coronacrisis waren er geen slachtoffers. We moeten ervoor zorgen dat we niet tot dergelijke toestanden komen. Zo ver zijn we hier nog niet maar als we zien dat wordt afgeraden om onder bepaalde bruggen te parkeren omdat er stukken naar beneden komen, dan moet dit toch worden aangepakt. De heer Rzoska had het nog over een verkeersbord dat daar al jaren losstaat.

Net als de collega's ben ik tevreden dat u meer middelen wilt vrijmaken en dat u volop wilt inzetten op het herstellen van de bruggen die in de slechtste staat verkeren. Immers, wanneer verhalen zoals we die nu horen ook in het buitenland bekend worden, dan slaan we een slecht figuur, zeker voor een regio die begonnen is met een van de grootste infrastructuurwerken in Europa en waarmee we hopen, wanneer die klaar zijn, terecht kunnen uitpakken. Maar wanneer we tegelijk moeten vaststellen dat heel wat bruggen in een lamentebele toestand zijn, dan moeten we daar iets aan doen, ook om economische redenen. Dit maakt zeker geen goede indruk op buitenlandse investeerders. Ik ben dan ook blij dat u daarop wilt inzetten en wij zullen over de partijgrenzen heen, daar ben ik van overtuigd, opvolgen of u dat inderdaad waarmaakt.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, ik dank u voor de bijkomende vragen. Ik keer terug naar de vragen van de heer Rzoska, over de inspecteurs en de inspectie die moet gebeuren.

Er is inderdaad heel veel expertise in huis – dat heb ik daarnet ook al gezegd – en we weten dat zeker te waarderen. Maar ik moet misschien toch aangeven, zoals ik daarnet al zei, dat een deel van de inspecties, alleszins bij het Agentschap Wegen en Verkeer, door onze eigen mensen, onze eigen expertise gebeurt. Er is in het verleden inderdaad een afbouw geweest, maar men heeft daar dan ook de bewuste keuze gemaakt om de eenvoudigere inspecties – de A-inspecties, de algemene inspecties die, afhankelijk van het type brug om de drie dan wel om de vijf jaar gebeuren – uit te geven. Daarvoor wordt dan een bedrag voorzien. Voor 2019 bijvoorbeeld werd er daaraan een bedrag van 26.000 euro besteed. Er gaan dus toch wel heel wat middelen naar die extra inspectieteams. Wat dat betreft, is het niet zo dat er minder inspecties worden gedaan. Maar er is een verdeling: een deel van de inspecties gebeurt door eigen mensen, door eigen expertise in huis en een deel van de inspecties wordt aanbesteed. Voor de afdeling Expertise Beton hebben we sowieso onze eigen inspecteurs. Ook bij De Vlaamse Waterweg hebben we onze eigen inspecteurs, die al die inspecties uitvoeren.

U zegt dat men door de besparingen heeft beslist om van drie naar vijf jaar te gaan. Zoals de administratie het me heeft uitgelegd, is dat niet het geval, maar gaat het opnieuw naargelang het soort of het type brug om een inspectie van drie of vijf jaar. Men heeft daaromtrent richtlijnen opgenomen in een dienstorder. Dat dienstorder bepaalt de routine van de inspectie, maar ook de soort van inspectie: algemene inspecties, bijzondere inspecties en occasionele inspecties. Ik zal niet heel dat dienstorder overlopen of te fel in detail gaan. Alleszins is het zo dat, omdat er verschillende soorten inspecties zijn, de routine of de periode al eens kan variëren.

We moeten daar ten volle op blijven inzetten. U zegt zelf dat we daarover een tienjarig akkoord zouden moeten maken, over de partijgrenzen heen. Wat dat betreft, heb ik daarnet al verwezen naar de zeshonderd bruggen die op dit ogenblik op categorie 3 en 4 staan, of die 20 procent aan infrastructuur die we voorhanden hebben en die niet in goede toestand is. Daar moeten we zeker iets mee doen. De administratie moet daarvan inderdaad op dit ogenblik die prioriteitenlijst opmaken: wat is nu het meest prioritair, waar moet men overgaan tot vervanging van de infrastructuur, waar kan men door grote infrastructuurwerken, grote onderhoudswerken die bruggen of die kunstwerken terug op peil brengen? We moeten kijken naar de prioritering en dan jaarlijks een vast bedrag vastleggen dat we zo snel mogelijk kunnen inzetten, zodat een en ander wordt bijgebeend inzake die onderhoudsproblematiek en die achterstand, en we de veiligheid zoveel mogelijk terug op peil kunnen brengen.

We moeten dus over de grenzen heen kunnen samenwerken. Ik ben ook blij dat jullie het er allemaal over eens zijn dat we al het mogelijke moeten doen om een en ander mogelijk te maken en daarvoor de nodige budgetten moeten vrij krijgen.

De heer Keulen vraagt hoe we dat ten volle kunnen doen. In het kader van corona hebben we nu zelf de wegenbouw-, maar ook de waterbouwsector, de hand gereikt door ons memorandum te lanceren. Daarbij hebben we gezegd: 'Er is nu luwte inzake verkeer, het is veel veiliger om te werken. Begin dan ook zoveel mogelijk te werken.'

Wat dat betreft, ben ik blij dat we al ruim 80 procent van de werven, waarvan initieel een heel deel stil lag, opnieuw hebben kunnen laten opstarten. Nu ook de nutsmaatschappijen meegaan, gaat men stilletjes aan naar 100 procent. Op zich is dat een goede zaak. We hebben ook de oproep gedaan om zo veel mogelijk de investeringskalender en de aanbestedingen aan te houden, want in het kader van

de relance is het zeker belangrijk dat we de bouwsector een duwtje in de rug kunnen geven. Enerzijds hebben we nood aan die onderhoudswerken en tegelijkertijd is het ook goed voor onze economie dat we dat doen.

Mijnheer Keulen, u vroeg enerzijds ook naar het verhaal van de bruggen van het Agentschap Wegen en Verkeer en anderzijds naar het onderscheid met de bruggen van de Vlaamse Waterweg. Als we kijken naar de kunstwerken, zijn het eigenlijk de kunstwerken die helemaal onder het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken vallen. Van die 2700 kunstwerken zijn er een deel bij het Agentschap Wegen en Verkeer, een 800-tal zitten in het beheer van de Vlaamse Waterweg, we hebben er uiteraard ook bij Lantis, we hebben er bij De Werkvennootschap en dergelijke. We hebben over heel het beleidsdomein dus die 2700 bruggen, weliswaar qua beheer en onderhoudswerken soms verdeeld over de verschillende entiteiten. Ook bij het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) zitten er nog een aantal. Dat gaat dus over de totaliteit en daar moeten we opnieuw ten volle op inzetten.

U vraagt dan ook: wat met die categorie 4, wat is de ernst van de kwalificatie daarvan? Men verzekert mij opnieuw dat er op dit ogenblik geen risico is dat een brug onmiddellijk op instorten staat. Mochten er risico's zijn voor de veiligheid van de mensen, verwijs ik onder andere naar de brug in Wommelgem die op dit ogenblik is afgesloten voor autoverkeer, maar niet voor fietsverkeer. Die is afgesloten omdat er door betonrot betonbrokken naar beneden komen en dat is een gevaar voor wie daaronder passeert. Dat kan en mag natuurlijk niet gebeuren, maar in dergelijke precaire situaties wordt de brug dan wel afgesloten om te voorkomen dat er veiligheidsproblemen ontstaan. Dit neemt niet weg dat er in die categorie 4 wel dringend infrastructuurwerken moeten gebeuren: ofwel vernieuwing, ofwel dringende herstellingen. Dat is dus eigenlijk de kwalificatie die aan die categorie 4 gegeven moet worden.

Zoals een aantal collega's terecht stellen, is het een zaak van budgetten. We hebben natuurlijk een beperkt budget en daarmee kunnen we niet alles gelijktijdig doen. Zou ik veel meer budget hebben, zou ik inderdaad veel meer onmiddellijk willen realiseren. Maar we zijn daar natuurlijk gebonden: koken kost geld en we willen onze budgetten opnieuw zo goed mogelijk besteden. Soms hangt het echter af van andere factoren, van het vergunningenbeleid, van het feit dat het in een groter kader zit. De heer Rzoska heeft inderdaad gezegd dat een aantal bruggen al tien, vijftien, soms zelfs twintig jaar op die lijsten staan. Ik geef hier maar het voorbeeld van de R0 waar de Werkvennootschap op dit ogenblik bezig is met het viaduct van Vilvoorde. Daar gaan we dit jaar beginnen met het weghalen van asbest. Ook die bruggen of kunstwerken moeten een grondige renovatie krijgen, dat zit mee in de planning, maar dat zit in het grotere werk van alles rond die R0. Het kan dus niet allemaal gelijktijdig.

Maar we hebben alleszins toch ook goede voorbeelden. Ik verwijs dan graag opnieuw naar het viaduct van Gentbrugge, waar we in 2018 ook brokstukken naar beneden zagen vallen en waar men nu de middelen voor heeft vrijgemaakt om dat zo snel mogelijk te renoveren. Het is opnieuw belangrijk om daar ten volle op te blijven inzetten en daar een verhoogde aandacht aan te geven.

Mijnheer Verheyden, u zegt nog dat u een groot onveiligheidsgevoel hebt als u hoort dat de meeste van die kunstwerken dateren van de jaren 60 en 70, ruim vijftig jaar of ouder zijn en dat er toch wel dringend een en ander gedaan moet worden. Die inspecties zijn heel belangrijk, maar we weten ook dat heel veel van die kunstwerken, en specifiek de bruggen, toch een levensduur zouden moeten hebben van honderd jaar. Dat is één zaak die ik wilde meegeven. Veiligheid is sowieso een heel belangrijk aspect. Daarvoor dienen die inspecties, en ook die indeling in categorieën en de opmaak van die lijst van prioritaire kunstwerken.

Anderzijds zijn ook tal van andere infrastructuurwerken van groot belang. Ik denk maar aan de modal shift. Inzake het goederentransport hebben we in het verleden duidelijk de keuze gemaakt dat er meer vrachtvervoer van de weg en naar het water moet. Wat dat betreft, hebben we bijvoorbeeld het project van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA), waarbij men zestig bruggen over dat Albertkanaal heeft verruimd, verhoogd om ervoor te zorgen dat er meer goederen via de binnenwateren kunnen worden vervoerd. Ook daar is dus ingezet op infrastructuurwerken, op kunstwerken, die misschien niet onmiddellijk op een lijst van preciaire situaties stonden, maar wel nodig waren voor de modal shift. Dit om maar aan te tonen dat koken geld kost, dat we de middelen die we hebben, zo goed mogelijk moeten besteden.

Maar opnieuw, veiligheid is wat dat betreft een heel belangrijk aspect. U mag me daarover de komende jaren in deze commissie zeker nog meermaals interpellieren. Ik heb de ambitie om zo veel mogelijk van die preciaire situaties te verhelpen. Veiligheid is iets dat ons allemaal aanbelangt. Ik hoop uiteraard dat ik die ambitie zeker kan waarmaken en dat we de nodige middelen kunnen aanwenden om ervoor te zorgen dat de veiligheid te allen tijde kan worden gegarandeerd.

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**Björn Rzoska (Groen):** Minister, er zijn een aantal punten die ik toch nog eens wil aanstippen. Ik ga me beperken tot drie, want er is zeer veel gezegd, en er zijn zeer veel dingen gezegd waar ik het ook mee eens ben.

Belangrijk zijn die budgetten. Ik zal u daar bijkomende vragen over stellen, eventueel schriftelijk, omdat een aantal dingen die u gisteren en ook vandaag hebt aangekondigd, voor ons als parlement nog niet duidelijk zijn. Dat kan natuurlijk ook niet, want het GIP zit nog in zijn ontwerpfase en we moeten nog een aantal dingen zien. Ook uw voorganger heeft de budgetten opgetrokken. Minister Weyts begon in 2017 met 16 miljoen euro en heeft dat systematisch opgetrokken, tot 55 miljoen euro. Ook daarbij was het voor het parlement soms moeilijk om te volgen wat naar waar ging in die kunstwerken. U kondigde gisteren en kondigt vandaag 150, 160, tot zelfs 200 miljoen euro aan, waarbij u bijvoorbeeld ook de bruggen over het Albertkanaal meeneemt. Ik denk dat het voor het parlement ook interessant en nodig is dat we die transparantie behouden, ook wat die budgetten betreft. U hebt blijkbaar graag dat ik daar vragen over stel. U mag bijkomende vragen verwachten.

Dan is er het plan van aanpak. We moeten toch eens bekijken of we daarin toch geen stap vooruit kunnen zetten. We zijn daar vorige legislatuur in geslaagd met die ad-hoccommissie inzake de alternatieve financiering. Men zou moeten kunnen zien wat er nodig is op een termijn van tien jaar. Dan is die studie van Deloitte natuurlijk wel boeiend. Kunnen we toch niet naar een planning gaan waarbij er kamerbreed – want dat is wel degelijk een politieke keuze, en geen ideologische, daarover ben ik het eens met de collega's – kan worden bepaald wat er nodig is om die infrastructuur veilig te houden? Minister, er zijn inderdaad projecten waarbij men probeert om vrachtverkeer om te zetten in een ander soort verkeer, maar de bruggen die zoveel jaar geleden zijn gebouwd, heeft men toen ook niet gebouwd met de intensiteit qua verkeer die we vandaag kennen. Ik weet dat het de bedoeling was om die bruggen honderd jaar te laten staan, maar zoveel jaren geleden had men ook niet de rekenmodellen en zeker niet de intensiteit van vandaag. Als we zien wat er vandaag soms gebeurt op wegen, dan denk ik dat we daar toch rekening mee moeten houden.

Ik ben het eens met collega Keulen als hij zegt dat dit dossiers zijn waarin de Vlaamse overheid, de Vlaamse Regering een actor kan zijn om de economie opnieuw op gang te trekken na corona. Specialisten wijzen daar ook op. Wim

Moesen is een van diegenen die regelmatig zeggen dat, als je als overheid investeert in dit soort projecten, in het onderhoud van infrastructuur, je inderdaad opnieuw de economie mee op gang kunt trekken.

Collega's, wat mij betreft, ligt er werk genoeg op de plank. Ik ben blij dat er een sense of urgency is. We mogen dit momentum om door te schakelen en stappen vooruit te zetten, nu niet loslaten.

**De voorzitter:** De interpellatie is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over mogelijke synergieën met de Brusselse corona-exitstrategie inzake mobiliteit – 2111 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

**Stijn Bex (Groen):** Voorzitter, minister, we zijn momenteel volop bezig met de exitstrategie uit corona. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest maakt daarbij duidelijke mobiliteitskeuzes om de naleving van de hygiënische regels mogelijk te maken en tegelijk de heropstart van het maatschappelijk leven zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Zo werkt het gewest samen met de gemeentes volop aan woonerven. Dat is broodnodig, want de voetpaden zijn vaak te smal. Als je in een klein appartement woont, een kamer zonder balkon, een huis zonder tuin – zoals de meeste Brusselaars –, dan is elk bijkomend stukje openbare ruimte waar je veilig en rustig kan voortbewegen van goudwaarde. De volledige vijfhoek in Brussel wordt ingericht als woonerf om de Brusselaar toe te laten zich de komende maanden te voet en met de fiets te kunnen bewegen en voorrang te krijgen op de auto.

Daarnaast kiest Brussel, net als Berlijn, Milaan, Parijs of Barcelona, volop voor de fiets. Om het openbaar vervoer zoveel mogelijk te ontlasten, worden op de grote gewestassen in de komende weken veertig kilometer nieuwe fietspaden ingericht. De Reyerslaan en de Wetstraat werden alvast onder handen genomen. Andere grote invalswegen, de kleine en middenring zullen volgen. Intussen wordt ook gezocht naar manieren om Brusselaars zonder fiets op een snelle en goedkope manier aan een fiets te helpen. De Brusselse minister van Mobiliteit roept de Brusselaars op om zo veel als mogelijk te stappen of te fietsen. Zo blijven het openbaar vervoer en de auto beschikbaar voor wie echt niet anders kan.

Waarom die hele uitleg over Brussel? Er is heel veel pendelverkeer tussen Brussel en Vlaanderen. De boodschap van de Brusselse minister van Mobiliteit om zo weinig mogelijk de auto te gebruiken en zoveel mogelijk de fiets, geldt natuurlijk ook voor wie vanuit Vlaanderen naar Brussel gaat en omgekeerd. Als wie vroeger de trein of bus nam nu massaal voor de auto kiest, dan is dat nefast voor de verkeersdruk, de veiligheid en de gezondheid. We krijgen dan meer verkeersongevallen, meer files en meer luchtvervuiling. Dat is geen uitweg uit een gezondheids crisis.

In het regeerakkoord van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest staat dat er een modal shift moet komen en men maakt nu van de nood een deugd door daar versneld op in te zetten. Ook het Vlaams regeerakkoord is ambitieus en streeft naar een modal shift van 50 procent voor de Vlaamse Rand. Ik merk dat u ook in de exitstrategie streeft naar het gebruik van de fiets. Er komt een campagne voor deelfietsen. U hebt ook een werkgroep exitstrategie duurzame modi personenvervoer opgericht. De beste fietspromotie is natuurlijk een uitstekende fietsinfrastructuur.

In mijn vraag stond of u inzet op de fiets als onderdeel van de exitstrategie voor mobiliteit. Ik heb begrepen dat het antwoord daarop positief is, wat ik alleszins toejuich. Voorziet u in specifieke ingrepen op korte termijn om fietsen van en naar Brussel veiliger te maken door de aanleg van extra fietspaden? Bent u van plan om bepaalde fietsinfrastructuurwerken versneld uit te voeren met het oog op een versnelde modal shift in de Vlaamse Rand? Voorziet u in andere maatregelen om het autoverkeer van en naar Brussel te beperken? We willen natuurlijk niet dat, doordat mensen massaal kiezen om met de auto te reizen om het openbaar vervoer niet te moeten gebruiken, er zich in de komende weken en maanden gigantische files ontwikkelen.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik geef u eerst mee dat wij een interministeriële vergadering over de exitstrategie hebben gehad met de collega's van de andere gewesten. Die had vooral betrekking op het openbaar vervoer. Ook de experts van de Groep van Experts belast met de Exitstrategie (GEES) waren aanwezig. Daarin werd gezegd dat het openbaar vervoer een duurzame vervoersmodus is en blijft. Het wordt echter moeilijk om aan social distancing te doen wanneer het openbaar vervoer opnieuw naar 100 procent capaciteit gaat zoals in de precoronatijd. We pleiten er zeker voor om sterk in te zetten op duurzame mobiliteitskeuzes binnen de corona-exitstrategie en we willen vermijden dat men opnieuw naar de auto zal grijpen. We willen die modal shift wel degelijk realiseren. Dit geef ik u even als achtergrond mee.

Net als het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebben we in Vlaanderen heel wat initiatieven genomen om tot een duurzame exitstrategie over te gaan, waarbij er zoveel mogelijk gefocust wordt op duurzame verplaatsingen.

Ik heb ook al verwezen naar de druk bijgewoonde webinar van Fietsberaad Vlaanderen op 22 april 2020. Er werden toen al heel wat positieve voorbeelden en suggesties gelanceerd over hoe we mensen die de voorbije weken van aangename verplaatsingen te voet of per fiets geproefd hebben, kunnen stimuleren om dit te blijven doen. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de mensen straks hun verplaatsingen blijven doen op een duurzame wijze, te voet of per fiets?

We zijn op het Vlaamse niveau samen met de administratie bezig om volop in te zetten op een promotiecampagne voor de fiets. In de strategie die we hebben uitgewerkt, focussen we op drie v's: vermijden, veranderen en verbeteren.

We willen ten eerste onnodige verplaatsingen vermijden. U weet dat men zich tot op heden moet beperken tot essentiële verplaatsingen en dat telewerken nog altijd de norm is. We zien de laatste weken dat er weer meer verkeer is op onze wegen. Het vermijden van verplaatsingen en telewerken zijn zeer goede alternatieven om te voorkomen dat de wegen dichtslibben en iedereen opnieuw in de auto kruipt.

Het veranderen heeft als doelstelling om gebruikers naar duurzame vervoersmiddelen te leiden. We denken dan aan sensibiliseren, informeren en stimuleren. Daar zetten we ten volle op in. Anderzijds betekent veranderen ook dat we moeten ingrijpen in de infrastructuur. Die moeten we zo goed en zo veilig mogelijk maken, zodat die ook uitnodigt om met de fiets naar het werk of de school te gaan. We focussen wat dat betreft ten volle op onze fietsstraten, fietssnelwegen en dergelijke meer. Zo is het aanlokkelijk om de fiets te nemen. Hiervoor werken we opnieuw volledig samen met de lokale besturen. We hadden al onze veilige schoolomgevingen, maar we willen dit uitbreiden door nog meer tools in handen van de lokale besturen te geven. Ook Fietsberaad Vlaanderen geeft hierover reeds heel wat informatie en voorbeelden van good practices.

De derde 'V' is de 'V' van Verbeteren: het verbeteren van de ervaring die mensen opdoen bij het gebruik van duurzame vervoermiddelen, waarvoor we samenwerken

met andere partners, en uiteraard ook het verbeteren van de kwaliteit van onze infrastructuur, waar tal van voorbeelden voorhanden zijn. Ik herhaal dat ik de hand reik naar de lokale besturen om, zeker wanneer straks de scholen volledig heropstarten, nog meer te kunnen zorgen voor veilige verplaatsingen te voet of met de fiets.

U vraagt me of wij specifiek inzetten op het veiliger maken van het fietsen van en naar Brussel door de aanleg van extra fietspaden. Ik verwijs daarbij naar wat in deze commissie onlangs nog heel uitgebreid aan bod kwam, namelijk het hele project van de werken aan de ring rond Brussel, het hele project van de Werkvennootschap. Daarbij hebben we het verhaal van alles wat te maken heeft met infrastructuur uit de doeken gedaan. Ik denk aan de aanleg van onze fietssnelwegen en dergelijke. Daar wil ik zeker op focussen. Ik denk ook dat u wel weet, mijnheer Bex, dat wij de kaart getrokken hebben van een structurele samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om een heel aantal fietsprojecten, maar ook andere projecten, uit te rollen. Daarvoor ligt sinds enige tijd een memorandum of understanding (MOU) op tafel, maar ook heel wat ontwerp-samenwerkingsovereenkomsten, waarbij we kijken naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om die zo snel mogelijk te finaliseren.

Ik geef u graag het voorbeeld van de fietssnelweg, waarvoor we de vergunning hebben en waarvoor we het bestek volledig goedgekeurd hebben. We wachten op het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om ook daarvoor de werken te laten uitvoeren. Dat zou snel kunnen gaan, als zij intekenen op ons bestek. Ik denk dus dat we alleen maar baat hebben bij een samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Ik hoop dat we zo snel mogelijk een groen licht krijgen, want heel wat belangrijke projecten liggen daar alleszins op te wachten. Misschien kunt u uw collega's uit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest erop attenderen dat wij daarvoor vragende partij zijn.

Daarmee heb ik ook uw derde vraag al wat beantwoord, of wij van plan zijn om bepaalde fietsinfrastructuurwerken versneld uit te voeren met het oog op een versnelde modal shift. Ik kan u meegeven dat op het vlak van fietsinfrastructuur het Agentschap Wegen en Verkeer momenteel onderzoekt welke lopende projecten eventueel naar voren geschoven kunnen worden en nog voor de start van het nieuwe schooljaar in gebruik genomen kunnen worden. Het agentschap zet alles in het werk om al zeker een tiental belangrijke projecten naar voren te trekken.

Er werden daarvoor geen nieuwe specifieke infrastructuurprojecten opgestart met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Wat dat betreft kan ik opnieuw verwijzen naar die fietssnelweg, naar het bestek dat wij reeds hebben goedgekeurd en waarvoor we wachten op groen licht van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om het volledige tracé van de fietssnelweg te kunnen realiseren.

U vroeg ook of we nog andere maatregelen voorzien om het autoverkeer van en naar Brussel te beperken. Wat dat betreft moet ik opnieuw verwijzen naar alles wat betrekking heeft op de werken op de ring, op de R0. We zetten daarbij volop in op de modal shift. We hebben daarvoor heel wat belangrijke fietsprojecten omschreven en trekken volop de kaart van de Ringtrambus en van het Brabantnet. Kortom: heel veel projecten die inzetten op de modal shift, op het matigen van het autoverkeer, op het mensen laten kiezen voor andere vervoersmodi. Inzake die modal shift hebben we de ambitie om te komen tot een verhouding van 50/50 in de stedelijke kernen en tot 60/40 in de andere gebieden. We willen die ambitie waarmaken. Wat dat betreft hoop ik dat de Werkvennootschap zo snel mogelijk tal van grote projecten inzake fietsinfrastructuur, inzake het Brabantnet en inzake de Ringtrambus kan finaliseren. De Ringtrambus zou in juni operationeel worden. Ik denk dat dat heel belangrijke aspecten zijn om het autoverkeer te beperken. De werken moeten daarom natuurlijk zo snel mogelijk uitgevoerd worden. We zetten



ook nog volop in op de mobipunten. Die zorgen ervoor dat we nog meer mensen kunnen toeleiden naar andere vervoersmodi dan de auto.

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

**Stijn Bex (Groen):** Minister, dank u voor uw antwoord. Ik ben heel blij dat u inzet op de modal shift en dat u ook kiest voor de fiets als belangrijk deel van de oplossing. Die 40 kilometer extra fietspaden langs de grote invalswegen in Brussel zijn een extra kans om de modal shift in de Vlaamse Rand te realiseren. Ik begrijp uit uw antwoord dat er niet, zoals bijvoorbeeld in de Wetstraat, van die 'ultra-quickwins' klaarliggen: de uitvoering van een plan dat al klaarlag maar dat nu versneld wordt. Er zijn wel quick wins in de plannen van De Werkvennootschap. U streeft ernaar om ook die plannen snel te kunnen realiseren.

Ik verwijs naar de vraag van collega Rzoska van daarnet. Hij zei dat we zulke infrastructuurinvesteringen nu moeten doen om uit de crisis te komen. We weten dat fietsinfrastructuur veel goedkoper is dan auto-infrastructuur. Van de quick wins die De Werkvennootschap heeft gedefinieerd, kunnen we snel werk maken. Voor zover dat nodig is, zal ik nog eens mijn Brusselse contacten aanspreken om dat samen met u vooruit te laten gaan. Men was zich er wel degelijk van bewust dat er ook in Brussel nog werk op de plank ligt.

Ik heb een concrete suggestie voor de Vlaamse overheid. Heel wat Vlaamse ambtenaren pendelen van en naar Brussel. U hebt het over vermijden, veranderen, verbeteren. Zijn er daar misschien nog oplossingen mogelijk, of initiatieven van de Vlaamse overheid, om dat autoverkeer op korte termijn te verminderen?

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, veertien dagen geleden deed ik naar aanleiding van deze commissiebijeenkomst de oproep om van de coronarealiteit een nieuwe fietsnormaliteit te maken. Een aantal dagen later volgde er een campagne van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Hoe loopt die campagne? Hoe staat het daarmee? Ik denk, zoals de grote Cruijff het destijds zei: 'Elk nadeel heb z'n voordeel.' In zijn toch wel rijke loopbaan heeft hij toch bewezen dat hij vaak vanuit een verloren positie succesvol kon terugvechten en ook nog slagen winnen.

Minister, u verwees een aantal keren naar Brussel. Om daar op een veilige manier met de fiets te geraken, is een uitdaging. We zitten daar met een aantal missing links. U hebt een verdrievoudigd budget om te investeren in fietsinfrastructuur. Centen zijn hier dus minder het probleem, maar wel de juiste plannen en hopelijk weinig obstakels om die centen geïnvesteerd te krijgen. Voor wat betreft Brussel is het zaak om in te zetten op de missing links. U hebt er meermaals naar verwezen. Er moet daar een plan van aanpak komen. De Brusselaars, onder meer collega Elke Van den Brandt, doen heel vaak oproepen. Zij reikt vaak symbolisch de hand, maar we moeten haar bij de les houden en ervoor zorgen dat, als er al administratieve obstakels zijn, deze snel worden overwonnen om de missing links te overwinnen. Daarom wijs ik nog maar eens op het belang van een structurele samenwerking met het gewest waarin de Vlaamse hoofdstad ligt, en dat is dus Brussel.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik dank jullie voor de bijkomende vragen. Mijnheer Bex, u vraagt naar 'ultraquickwins', naar analogie met de 40 kilometer in Brussel die is aangekondigd. Ik wil toch even duidelijk aangeven dat quick wins bij ons een iets andere connotatie hebben. Men kan hier in het centrum van Brussel inderdaad snel een rijstrook volledig reserveren voor de fiets door wat belijning en een aantal obstakels.

Wij willen toch naar een iets duurzamer herinrichting gaan, met ingrepen die gepland zijn. En die willen we naar voren trekken. Dat is wat ik daarstraks zei met het Agentschap Wegen en Verkeer. We willen niet gewoon snel wat verfwerk doen en een aantal tijdelijke ingrepen uitvoeren. We willen ook een aantal belangrijkere infrastructuurwerken doen die duurzaam zijn. Die willen we naar voren trekken. Wat dat betreft, denk ik dat er ook een groot verschil is tussen de periferie en de landelijke gebieden en een stadskern. Dit is dus een ander verhaal.

Ik wil tegelijkertijd ook meegeven dat wij enerzijds met het Agentschap Wegen en Verkeer kijken wat we naar voren kunnen trekken, en anderzijds ook opnieuw met De Werkvennootschap. En daar zorgen we toch voor heel wat extra middelen. Als ik u even de cijfers voor 2020 mag geven: daarin zal De Werkvennootschap voor 11 miljoen euro investeren in het Brabantnet, voor 6 miljoen euro in de mobipunten, en specifiek nog eens 28 miljoen euro in fietsinfrastructuur voor de Vlaamse Rand. Dat lijkt mij toch een heel belangrijk bedrag, die 28 miljoen euro, dat veel ruimer zal gaan dan de aanleg van 40 kilometer aan fietspaden door een aantal rijstroken om te bouwen naar fietsstroken.

U vraagt terzelfder tijd ook wat ik aan de Vlaamse ambtenaren ga vragen om in het kader van die drie v's in te zetten op minder autoverkeer. Ik denk dat daar het telewerk, het vermijden van verplaatsingen, zeer belangrijk is. Iedereen die in de administratie werkt, en die de voorbije weken is blijven werken, heeft al kunnen proeven van het telewerk. Ik ga niet zeggen dat iedereen dat voor 100 procent moet blijven doen in de toekomst, maar men ziet toch ook een aantal voordelen in het telewerk. Ik denk dat heel wat mensen ook hebben geleerd om onder andere die videoconferenties en dergelijke te doen. Dus het feit dat we daarvan hebben kunnen proeven, is toch al een pluspunt, het zet veel mensen ertoe aan om files te vermijden en in te zetten op dat telewerk.

Mijnheer Keulen, u vraagt specifiek naar de VSV-campagne. Op dit ogenblik is men volop bezig met de uitrol van onze exitstrategie duurzame verplaatsingen. U hebt misschien gezien dat we vandaag al onze stickers voor het ellebogenwerk hebben gelanceerd. We gaan straks op alle mogelijke verkeerslichten in heel Vlaanderen stickers plaatsen, waarop staat dat je niet met de vinger op de knop moet duwen, maar met de elleboog. Zo voorkom je een virusverspreiding. Dat hebben we vandaag al gelanceerd. Maar de komende weken zult u zeker de campagne van de VSV, die ze in onze opdracht aan het uitrollen zijn, langs onze wegen kunnen ontdekken.

Verder zijn we ook bezig met de uitwerking van een toolbox van alle mogelijke kleinere infrastructuurwerken die lokale besturen, al dan niet samen met het Agentschap Wegen en Verkeer, kunnen uitrollen om mensen opnieuw aan te moedigen de fiets te nemen of te voet te gaan, toch zeker voor alle kleinere verplaatsingen. Maar we willen ze straks ook laten proeven van andere alternatieven. Ik denk aan de elektrische step, de elektrische fiets en andere vormen van deelmobiliteit. Zo kunnen we die modal shift naar duurzame verplaatsingen echt ten volle benutten.

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

**Stijn Bex (Groen):** Ik wil kort nog wijzen op het belang van de 40 kilometer extra fietspaden. Het gaat niet over snel wat extra verf en een betonblok op de weg, maar het zijn grotendeels geplande fietspaden. Het is heel belangrijk dat die er komen. Ze zijn ook niet onomstreden. Er zijn zelfs Vlamingen die daar een oorlogsverklaring in zien en zelfs denken dat het een opstap is naar de verdere splitsing van ons land. Men kan het niet wegzetten als een niemendal.

Minister, we hebben elkaar misschien verkeerd begrepen of ik heb mij misschien verkeerd uitgedrukt, maar ik had de bedoeling om te zeggen dat zulke quickwins er in uw plannen momenteel misschien niet zijn. Ik heb daar ook begrip voor. Ik vind

het vooral belangrijk dat u het ermee eens bent – zo had ik dat toch opgevat – om snel werk te maken van de plannen die op tafel liggen en dat u met Brussel wilt samenwerken om die snel te realiseren. Ik had het zeer positief begrepen en wou me zeker niet negatief uitdrukken over uw inspanningen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het geïntegreerd investeringsprogramma – 2105 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's ik heb een vraag over het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP). Het GIP is een overzicht van alle investeringen die de eerstvolgende jaren zijn gepland binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Er wordt geen onderscheid meer gemaakt in welke dienst ervoor verantwoordelijk is. Het is echt de bedoeling om een geïntegreerde planning te hebben met duidelijke uitvoeringstermijnen, met budgetten en met de bedoeling om de investeringen op elkaar te kunnen afstemmen. Het gaat dus over doelstellingen en prioriteiten binnen het volledige beleidsdomein. Het GIP wijzigt de aparte investering- en onderhoudsprogramma's.

Minister, in uw beleidsnota en ook in het regeerakkoord staat dat het de bedoeling is om de vervoerregio's en lokale besturen actiever te betrekken bij de opmaak van het GIP. Daarbij, en dat is wel een moeilijkheid, moet maximaal rekening worden gehouden met de lokale beleid- en beheerscyclus (BBC). Een gemeente werkt voor haar begroting en planning met een andere timing dan de Vlaamse overheid.

Het GIP zal verder worden geprofessionaliseerd naar een planning- en realisatietool, waarbij ook het uitvoeringsproces in kaart zal worden gebracht. Het zal ook digitaal worden opengesteld voor het publiek dat zo een zicht krijgt op de raadpleegbare realisatiekalender.

Eind december bezorgde u het ontwerp-GIP 2020 aan het parlement. Vandaag is het 7 mei. Ik vraag me af waar het definitieve GIP blijft.

Minister, wat is de stand van zaken van het GIP 2020? Welke indicatieve timing hanteert u bij het verdere proces? Hoe en wanneer zal het definitieve GIP worden bekendgemaakt?

Wat is de impact van de coronacrisis en de coronamaatregelen op het GIP 2020?

In welke mate zorgt de input vanuit de verschillende vervoerregio's voor aanpassingen van het ontwerp-GIP?

Welke stappen werden er reeds gezet om tot die digitale en publiek raadpleegbare realisatiekalender te komen?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2020 zit momenteel in de laatste fase, namelijk de validatie van het definitieve GIP. De intentie was om het vroeger te brengen, maar u weet ook dat wij nog een begrotingsaanpassing hebben doorgevoerd in april van dit jaar waardoor we het GIP volledig budgettair hebben kunnen afstemmen.

Op dit moment is men binnen de verschillende entiteiten van het beleidsdomein MOW nog bezig met een laatste check-up in de hoop dat we dit binnenkort kunnen brengen. Ik prik er geen datum op maar het zit dus in de finale fase.

Er is geen rechtstreekse impact van de coronacrisis op het GIP 2020. Het GIP 2020 bevat immers de vastlegging van geplande studies, onteigeningen en uitvoeringsprojecten voor 2020. Het voorziet de verschillende entiteiten van de nodige vastleggingskredieten. In het memorandum dat ik heb afgesloten met de wegen- en waterbouwsector heb ik mij expliciet geëngageerd om het investeringsritme aan te houden. U zult dat zien in het GIP.

Er is dus geen rechtstreekse financiële link met de coronacrisis, wel hebben een aantal werven vertraging opgelopen wat zich misschien zal uiten in het betaallritme van de projecten. Ik hoop dat we alle opgenomen projecten zo snel mogelijk kunnen uitvoeren.

U vraagt in welke mate de input vanuit de verschillende vervoersregio's zorgt voor aanpassingen van het ontwerp-GIP. Het was eigenlijk de bedoeling dat in de toekomst, en zo is dat ook omschreven in het decreet Basisbereikbaarheid, de verschillende vervoersregio's binnen de krijtlijnen van hun eigen regionaal mobiliteitsplan, een advies geven over het GIP. Op dit moment is er nog maar nauwelijks een regionaal mobiliteitsplan klaar. Op dit moment blijft het dan ook beperkt tot het informeren van het GIP-proces en de GIP-werking aan de vervoersregio's. In een latere fase, bij de opmaak van een volgend GIP, zullen de vervoersregio's specifiek binnen de krijtlijnen van het plan, hun adviezen geven wanneer zij hun regionaal mobiliteitsplan klaar hebben.

Drie vervoersregio's, Antwerpen, Aalst en de Westhoek, zijn bij wijze van pilootproject eerder gestart. Er is hen al om advies gevraagd maar dat heeft geen formeel karakter en dus ook geen rechtstreekse invloed op het ontwerp-GIP. Het is de bedoeling lessen te trekken uit dat pilootproject zodat een volgend GIP daar mee op geënt kan worden.

Ten slotte vroeg u nog welke stappen er reeds werden genomen om tot die digitale en publiek raadpleegbare realisatiekalender te komen. Dat is inderdaad opgenomen in het regeerakkoord en anderzijds in onze beleidsnota. Daarbij hebben we duidelijk aangegeven dat we naar een realisatiekalender willen gaan, zodat we in de toekomst nog veel gericht en efficiënter kunnen plannen.

Het GIP-team heeft zeven actiepunten naar voren geschoven, die van belang zijn om te komen tot een gedetailleerde capaciteitsinschatting om de acties te realiseren.

Over welke actiepunten gaat het? Ten eerste, de opvolging van de vereffeningskredieten (VEK) naast vastleggingskredieten (VAK) van het goedgekeurde GIP; ten tweede, de opmaak van een communicatieplan en een strategie voor het stakeholdermanagement; ten derde, de uitbouw van een GIP als planning- en realisatietool; ten vierde, het bepalen van de op te volgen indicatoren; ten vijfde, een portfoliobenadering met betrekking tot prioritering en selectie van te plannen projecten; ten zesde, een afstemming van het GIP met de begrotingscyclus en -werkwijze; ten zevende, een optimalisatie van het GIP-proces en de werking.

Dat zijn de zeven actiepunten die het GIP-team heeft vooropgesteld. U zult begrijpen dat we daarin een prioritering voorzien. Specifiek voor 2020 zijn de acties met nummers 1, 2 en 6 heel belangrijk. Het eerste is de afstemming van de vereffeningskredieten met de vastleggingskredieten, het tweede is de opmaak van het communicatieplan en het zesde is het afstemmen van het GIP met de begrotingscyclus en begrotingsopmaak, zodat we wel degelijk kunnen overgaan tot de realisatie van datgene wat in dat GIP is opgenomen.

De andere actiepunten zijn uiteraard ook belangrijk, maar die zult u terugvinden in de opmaak van het GIP voor 2021 en 2022, waaronder de realisatie- en planningstool.

Ik hoop dat uw vragen daarmee voldoende zijn beantwoord. Ik hoop ook dat we binnen afzienbare tijd het GIP kunnen presenteren in deze commissie. Daarnet, bij de interpellatie van de heer Rzoska, werd al een paar keer gevraagd naar die transparantie en duidelijkheid. Ik begrijp dat het soms niet altijd gemakkelijk is om het vanop afstand te volgen. Maar wat die bruggen en die kunstwerken betreft, zult u die 160 miljoen euro binnenkort in dat GIP terugvinden. Wat de prioritaire lijst van kunstwerken betreft, zult u die 90 miljoen euro terugvinden in ons GIP. Ik hoop dat we dit heel snel kunnen overhandigen aan de commissie. Het zit in de finale fase.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Ik heb veel belangrijke dingen gehoord, maar vooral twee heel belangrijke. Ten eerste, de boodschap dat Vlaanderen het investeringsritme zal aanhouden. Dat is een belangrijke beslissing en een belangrijke boodschap naar al wie het nodig heeft: lokale besturen, maar ook de aannemers zelf die onze economie op die manier een duwtje in de goede richting kunnen blijven geven.

Ten tweede wil ik benadrukken dat ik blij ben dat het finale GIP er op zeer korte termijn komt. Ik zou u kunnen zeggen: gebruik het woordje 'onverwijld'. Maar mensen die hun recente politieke geschiedenis kennen, weten dat het misschien niet altijd even veilig is om dat woord te gebruiken. Ik ben blij dat het er op korte termijn zal zijn. Dat is goed, omdat er op die manier duidelijkheid is voor steden en gemeenten over welke werken er komen.

Voor die lokale besturen is het ook belangrijk inzake communicatie. Zij moeten communiceren over hun wegenwerken, maar een burger, een inwoner maakt natuurlijk geen onderscheid tussen een gewestweg en een lokale weg, die weet ook niet altijd dat het kanaal in de gemeente en de bruggen daarover, geen eigendom zijn van de stad of van de gemeente. Het is goed dat we proberen die maximaal op elkaar af te stemmen en zo een soort verwachtingsmanagement organiseren voor onze burgers.

Dan kom ik meteen met een brugje tot mijn laatste punt: de inspraak vanuit de verschillende vervoersregio's. Ik begrijp dat dit nu nog niet ten volle kon natuurlijk, er zijn nog geen regionale mobiliteitsplannen in alle regio's, dat is iets voor volgend jaar. Maar ik wil er echt de nadruk op leggen omdat dat verwachtingsmanagement en de communicatie naar de inwoners belangrijk zijn. Ik heb zelf het absolute geluk om burgemeester te mogen zijn: u weet ook als geen ander dat wij altijd vooraan staan als er met loftrumpetten wordt geschald, maar ook als er kritiek is, zeker inzake wegenwerken. Nogmaals, het maakt de inwoner dan absoluut niet uit wie de opdrachtgever is van wegenwerken of wat dan ook, wie ervoor zorgt dat er een nieuw fietspad aangelegd wordt, maar het is onze taak als lokaal bestuurder, maar ook als Vlaamse Regering, om dat maximaal op elkaar af te stemmen en ervoor te zorgen dat de burger een duidelijke communicatie daarover krijgt.

Minister, als het dan gaat over de inspraak vanuit de vervoersregio's, heb ik een bijkomende vraag. U hebt gezegd dat er drie proefregio's waren: Antwerpen, Aalst en de Westhoek. Die zijn bevraagd inzake het ontwerp-GIP. Hoe is die samenwerking verlopen? Gaat het echt over inspraak? Ik zou immers niet graag hebben dat we wegens een marketingsausje aan de lokale besturen zeggen dat we ze gaan betrekken, maar dat dat een loze belofte zou blijken. Zijn er echt wijzigingen gebeurd op vraag van de vervoersregio's of hadden die op dit moment nog geen

voorstellen? Ik hoop dat er echte inspraak is van lokale besturen. De Vlaamse overheid heeft daar ook enkel bij te winnen.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, tijdens de regeringsonderhandelingen – ik heb toen dit luik mee mogen onderhandelen – heeft Open Vld heel sterk aangedrongen op de afstemming tussen het geïntegreerd investeringsprogramma, gewestelijk dus, en de lokale BBC's. U was vrij concreet over de situatie rond de vervoersregio's, dat spreekt nu duidelijk voor zich, na uw antwoord. Maar wat is er op dit ogenblik van de afstemming tussen de lokale besturen en hun BBC aan de ene kant en de redactie van het gewestelijke GIP? Die is er op dit moment dus nog niet. Kunt u daar nog iets meer duidelijkheid over geven? Dat is immers ook een belangrijk element in het regeerakkoord, die afstemming van de lokale BBC's met het gewestelijke GIP, om op die manier vooral de burger te dienen en duidelijk te maken dat alles deel uitmaakt van een groter geheel en de overheid laten kennen als een professioneel manager als het gaat over het uitvoeren van grote infrastructuurwerken. Ik ben benieuwd naar uw antwoord.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Maertens, wij gaan zeker het investeringsritme aanhouden, het is goed dat nog even te benadrukken.

Wat de communicatie en de inspraak naar die vervoersregioraden betreft, hebben we nu enkel bij wijze van proefdraaien het GIP al gepresenteerd door het voorbeeld van Antwerpen, Aalst en de Westhoek. Is dat echt een volledige advisering zoals voorzien in het decreet Basisbereikbaarheid? Zij hebben hier eigenlijk geen formeel advies gegeven, omdat dat dat niet fair zou zijn ten aanzien van de rest van Vlaanderen. Het is eigenlijk een soort proefdraaien geweest waaruit men procesmatig maar ook inhoudelijk lessen wil trekken: men gaat het GIP presenteren aan de vervoersregioraden, wat kunnen we daaruit leren? Dat was de bedoeling van het voorstellen van het GIP aan de betrokken vervoersregioraden en aan de lokale besturen.

Tegelijkertijd moet ik ook wel meegeven dat de administratie het aanbod heeft gedaan om een generieke, algemene toelichting te geven aan elke vervoersregioraad, zodat die nog eens het hele verhaal inzake het GIP-proces, de GIP-aanpak zou krijgen, met de richtlijnen die daaromtrent gelden en dergelijke. Ik weet op dit ogenblik niet of elke vervoersregioraad daar ook op heeft ingetekend, maar alleszins is die mogelijkheid er wel.

Er werd terecht gezegd dat het de mensen niet uitmaakt of een straat of weg nu in eigendom of beheer is van AWV en het Vlaamse Gewest of van de lokale besturen. Dat mag eigenlijk ook niks uitmaken. Die moet goed onderhouden en veilig zijn. Ik begrijp dus dat het voor die lokale besturen zeer belangrijk is dat ze die planning ook mee kunnen opnemen in hun beleids- en beheerscyclus (BBC). Het GIP dat nu voorligt, is nog maar beperkt tot 2020, maar gelijktijdig wordt nu ook al werk gemaakt van het GIP van 2021 en 2022, zodat we dat straks in een ruimer kader naar de vervoersregioraden en zodoende ook naar alle lokale besturen kunnen brengen, en zodat een en ander op elkaar kan worden afgestemd.

Ik moet eigenlijk opnieuw verwijzen naar wat we daarstraks hebben gezegd over het regeerakkoord en de beleidsnota. In de toekomst is het wel degelijk de bedoeling dat het echt een planningstool en een realisatietool kan worden, waarbij er een heel duidelijke wisselwerking is tussen enerzijds de BBC van de lokale besturen en anderzijds het GIP, dat gewestelijk wordt opgemaakt.

Tot slot wil ik ook nog meegeven dat de deur voor de lokale besturen hier te allen tijde open blijft. Er zijn al heel wat lokale besturen gepasseerd met hun specifieke

verlang- of wenslijstje. Uiteraard mag dat in de toekomst ook. Ik denk dat we alleen maar door een goede wisselwerking te hebben met de lokale besturen zo veel mogelijk kunnen plannen en realiseren. Opnieuw, dat is in het belang van de veiligheid van eenieder. Daar willen we alleszins ten volle op blijven inzetten.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, bedankt. Ik zag daarnet dat uw deur letterlijk openstaat voor ons, dus dat is fijn om te zien. Alleen is Brussel iets te ver voor mij om dat op korte termijn met de fiets of te voet te doen. We zullen dus nog even wachten. Alleszins bedankt om ook die lokale besturen de hand te reiken. Het belang daarvan heb ik daarnet geschetst. Ik wil u ook vragen dat u de boodschap meegeeft aan uw administratie die dat voorbereidt, dat ze dat inspraaktraject goed en tijdig organiseert, en misschien een aantal lokale besturen al betreft bij de voorbereiding van die inspraak, om te zien hoe we dat op een ordentelijke en goede manier kunnen doen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het heropstarten van de belbus bij de corona-exit – 2116 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Vaneekhout heeft het woord.

**Jeremie Vaneekhout (Groen):** Minister, u zult niet verbaasd zijn dat ik een vraag stel over dit thema, want u weet dat ik vooral in deze commissie zit met de focus van het platteland en over de mobiliteitsarmoede op het platteland een aantal bezorgdheden heb.

Vanaf 4 mei is het economische leven in ons land voor een stuk heropgestart. Dat betekent ook dat het openbaar vervoer eigenlijk opnieuw vrijwel op volle toeren draait. De Lijn heeft aangekondigd, en heeft dat ondertussen ook al in de praktijk omgezet, dat de normale dienstregelingen zoals op schooldagen zullen worden hervat. De nachtnetten blijven evenwel tot nader order geschrapt, en ook wat de belbus betreft, is er nog geen groen licht. Op de website van De Lijn staat het wat cryptisch verwoord: "De Lijn bekijkt hoe en wanneer de belbussen opnieuw veilig kunnen rijden."

U zult ondertussen ongetwijfeld weten dat ik uiteraard bezorgd ben. Ik heb daarover ook in een eerdere gedachtewisseling, over de mobiliteitsimpact van corona, toch wel wat vragen gesteld, omdat die belbus essentieel is om de basismobiliteit van veel plattelandsbewoners te garanderen. Zeker bepaalde specifieke groepen, die zich echt volledig enten op die belbus, komen steeds meer onder druk, des te meer omdat er steeds meer zaken te doen zijn. Er zijn winkels waar men eventueel noodgedwongen naartoe moet gaan, scholen beginnen open te gaan, bedrijven starten op. Ik ken een aantal gebruikers die in de problemen komen.

Uiteraard primeert voor ons de veiligheid van bestuurders en reizigers. Daar wil ik geen verwarring over laten bestaan. Dat moet absoluut een belangrijke zaak zijn, maar we zien toch wel in andere sectoren dat met creativiteit heel wat zaken kunnen worden opgelost.

Welke zijn de concrete knelpunten om de belbusdiensten weer te kunnen opstarten? In welke mate zijn deze knelpunten anders dan op de reguliere lijnen en zijn de randvoorwaarden van de reguliere busdiensten niet kopieerbaar naar de

belbussen? Als er nu geen heropstart kan komen, wanneer zal dat dan wel kunnen? We moeten ervan uitgaan dat we nog een hele tijd in deze anderhalvemetermaatschappij zullen leven. Welke structurele alternatieve mobiliteit kan er aangeboden worden aan de mensen die verweesd achterblijven omdat de belbus nog steeds niet rijdt?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Vaneekhout, ik kan u onmiddellijk het goede nieuws meegeven dat onze belbussen vanaf 11 mei volledig zullen heropstarten. Het openbaar vervoer is blijven rijden en sinds deze week zijn we opnieuw naar 100 procent capaciteit gegaan, met uitzondering van een beperkt aantal trams in Antwerpen, de belbussen en de nachtritten. Dit moet ervoor zorgen dat er op piekmomenten overal voldoende capaciteit is. Zoals gezegd, kunnen we vanaf 11 mei opnieuw starten met de belbussen. Men kan daar deze week al de nodige reservaties voor maken.

U vroeg wat de concrete knelpunten waren. Zoals u aangeeft, moeten veiligheid en gezondheid primeren voor de pendelaars maar ook voor de chauffeurs. Een belbus heeft een andere omvang dan een standaardbus. Op de reguliere bussen moeten reizigers verplicht achteraan opstappen en cashless betalen zodat er geen contact is met de chauffeurs die in een afgesloten vak zitten. Initieel was dat afgesloten door een lint of een ketting en later ook met plexiglas. In een belbus is dat een andere zaak. Men heeft daar geen tweede deur aan de achterzijde om in te stappen. Daarom zijn er nieuwe maatregelen opgelegd.

Het aantal reizigers in een belbus is beperkt tot maximaal drie. Als het gaat over een taxi, dan hanteren we de initiële richtlijnen, namelijk maximaal één persoon per taxi, tenzij het over eenzelfde familie gaat. De chauffeurs van de belbus krijgen een mondkapje en ook de reizigers moeten een mondkapje dragen. Telkens wanneer de belbus stopt om mensen te laten opstappen, gaat de chauffeur uit de bus, laat hij de passagiers opstappen, waarna hij opnieuw in de bus kan plaatsnemen, en dit om elk mogelijk contact te mijden. Dat zijn de richtlijnen die men namens De Lijn gegeven heeft aan de mensen die de belbus willen nemen.

Ik kan u misschien nog wat cijfers meegeven. Op een gewone weekdag voor coronatijd waren er om en bij 4300 reservaties voor de belbus. Als we nu kijken naar de reservaties voor volgende week maandag, dan zijn er dat 327. Dat is dus een pak minder, en dat lag in de lijn der verwachtingen. Op de reguliere bussen waren er afgelopen dinsdag 5 mei ongeveer 100.000 reizigers ten opzichte van 860.000 pendelaars op een 'normale' dinsdag. Nog maar weinig mensen gebruiken dus het openbaar vervoer omdat velen nog aan telewerk doen en omdat mensen contacten met anderen willen mijden. Dat zijn alleszins de vaststellingen.

De belbussen kunnen dus maandag heropstarten, maar ook daar verwachten we niet onmiddellijk een heel grote rush. Het aanbod is er wel voor wie het nodig heeft en zich niet op een andere manier kan verplaatsen.

**De voorzitter:** De heer Vaneekhout heeft het woord.

**Jeremie Vaneekhout (Groen):** Dit zijn natuurlijk de antwoorden waar je als parlementslid op hoopt. Je kaart iets aan en er kan meteen meegedeeld worden dat er door de Vlaamse Regering en door u als minister en De Lijn een goede beslissing is genomen. Ik wil u om te beginnen bedanken, niet namens mezelf, maar namens een aantal mensen die compleet afhankelijk zijn van de belbus om een aantal verplaatsingen te doen. Een aantal mensen die zich om medische redenen moeten verplaatsen, hebben dit een hele tijd niet kunnen doen. Bovendien gaan volgende week de winkels opnieuw open. Er wordt nu meer mogelijk en dan is het essentieel dat in de gebieden waar de vaste lijnen van het openbaar vervoer



minder uitgebouwd zijn, mensen toch een beroep kunnen doen op de belbus. Dat is een zeer slimme beslissing. Kwetsbare groepen of mensen die bewust geen auto hebben, krijgen zo toch een antwoord op hun vervoersprobleem.

Ik had nog een technische vraag. U zegt dat er voor volgende week 327 reservaties zijn. Dat zal natuurlijk altijd minder zijn dan op normale dagen, maar dat heeft misschien ook te maken met het feit dat het niet erg ruim bekend is dat de belbus vanaf maandag opnieuw rijdt. Ik hoop dat hierrond nog publiciteit of berichtgeving verschijnt, zodat mensen, die er misschien van uitgaan dat de belbussen niet rijden, nu weten dat ze die kunnen reserveren voor essentiële verplaatsingen. Als ze een mondkapje dragen, kunnen ze dus de belbus reserveren en gebruiken. Ik denk dat het goed is dat ze op een proactieve manier worden geïnformeerd. Zijn daar plannen voor?

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (sp.a):** De aankondiging stond al op de website van De Lijn, maar ik ondersteun natuurlijk wel de vraag van de heer Vaneekhout over hoe goed de gebruikers van de belbus op de hoogte zijn van de heropstart volgende maandag. Bestaat hierover een specifieke communicatie, naast het algemene persbericht op de website?

Het aantal passagiers wordt beperkt tot drie personen om de veiligheid en afstand te garanderen, en dat begrijp ik. Heel vaak zijn er ook begeleiders bij de passagiers die de belbus gebruiken. Is die begeleider dan inbegrepen in dat aantal?

Slechts drie passagiers doen de capaciteit ook sterk dalen. Voorziet men dan om indien nodig extra belbussen in te leggen?

**De voorzitter:** Veel lof, minister, voor de belbus, maar ook een paar bijkomende technische vragen.

Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik heb begrepen dat men dit via de website en social media heeft gecommuniceerd. Misschien zullen de journalisten die naar deze commissie luisteren, dat ook nog verder opnemen. Ik zal zeker aan De Lijn vragen om daarrond een gerichte communicatie te doen, zodat diegenen die de belbus nodig hebben, zeker weten dat die opnieuw rijdt.

Op uw vraag over de begeleiders, mevrouw Robeyns, heb ik niet meteen een antwoord. Men wil het aantal natuurlijk beperken tot drie personen door de grootte van die belbussen. Ik denk dat op dat vlak het gezond verstand moet zegevieren. Op dit ogenblik geldt nog altijd het advies om je alleen te verplaatsen wanneer dat nodig is en om contacten met andere mensen zoveel mogelijk te vermijden. Ik denk dat er volgende week dus geen grote rush zal zijn, maar het is belangrijk dat de belbussen opnieuw rijden.

**De voorzitter:** De heer Vaneekhout heeft het woord.

**Jeremie Vaneekhout (Groen):** Dank u wel, minister, voor het antwoord. Ik denk dat het een goede keuze is van De Lijn om in de mate van het mogelijke toch opnieuw te starten met de belbussen. Ik ben het volledig met u eens dat het hier inderdaad moet gaan over noodzakelijke verplaatsingen. Dat is een heel duidelijke instructie van de Veiligheidsraad. We moeten ons daar op alle niveaus aan houden en die boodschap blijven geven. Ik denk dat deze heropstart wel een groot verschil maakt voor groepen die het op bepaalde momenten echt nodig hebben. Ik vind dat dus een heel goede zaak. Ik ben ook blij dat de nodige communicatie nog zal

volgen. Ik ben heel erg tevreden dat ik deze vraag gesteld heb maar vooral dat u op deze proactieve manier samen met De Lijn hebt gehandeld.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.