



Vlaams
Parlement

ingediend op **286** (2019-2020) – Nr. 1
4 mei 2020 (2019-2020)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Karin Brouwers

over de impact van de coronacrisis
op het beleidsveld Mobiliteit en Openbare Werken

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Jos Lantmeeters, Bert Maertens, Marius Meremans;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyssens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Imade Annouri, An Moerenhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

I.	Toelichting door de minister	5
1.	Tijdelijke maatregelen binnen het beleidsdomein MOW	5
1.1.	De Lijn	5
1.2.	AWV, Lantis en De Werkvennootschap	5
1.3.	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust	6
1.4.	De Vlaamse Waterweg.....	6
1.5.	Departement MOW.....	6
2.	Wettelijke kaders	6
3.	Taskforces en overlegorganen.....	6
4.	Antwoorden op de vooraf gestelde vragen van de parlementsleden	7
4.1.	Budgettaire impact.....	7
4.2.	De Lijn	8
4.3.	Werven op de wegen	11
4.4.	Rijopleiding	12
4.5.	Autokeuring	13
4.6.	Transportsector	14
4.7.	Kilometerheffing voor vrachtwagens	15
4.8.	Binnenvaart – havens – veren	15
4.9.	Taxisector.....	16
4.10.	Deelmobiliteit	17
4.11.	Fietsers en voetgangers	17
4.12.	Verduurzamen van mobiliteit	18
4.13.	Verkeersveiligheid	18
4.14.	Lage-emissiezones	18
4.15.	Varia	19

II. Bespreking	19
1. Vragen en opmerkingen van de leden	19
1.1. Tussenkomst van Lode Ceyskens.....	19
1.2. Tussenkomst van Annick Lambrecht	19
1.3. Tussenkomst van Els Robeyns	20
1.4. Tussenkomst van Wim Verheyden	20
1.5. Tussenkomst van Marino Keulen	200
1.6. Tussenkomst van Bert Maertens	21
1.7. Tussenkomst van Björn Rzoska	21
1.8. Tussenkomst van Jeremie Vaneeckhout	22
1.9. Tussenkomst van Koen Daniëls	22
2. Antwoorden van minister Lydia Peeters	222
3. Replieken.....	25
3.1. Tussenkomst van Koen Daniëls, mede namens Jos Lantmeeters ...	25
3.2. Tussenkomst van Wim Verheyden	25
3.3. Tussenkomst van Bert Maertens, namens Maarten De Veuster ...	255
4. Antwoorden van de minister en bijkomende replieken	26
Gebruikte afkortingen.....	277
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 16 april 2020 een gedachtewisseling over de impact van de coronacrisis op het beleidsveld Mobiliteit en Openbare Werken met minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. De parlementsleden konden vooraf via hun fractie vragen overmaken aan de minister. De gedachtewisseling startte met toelichting en een uitgebreid antwoord van de minister op die vragen. Ze maakte daarbij gebruik van een powerpointpresentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(Tijdens de commissievergadering waren alleen de commissievoorzitter en de commissiesecretaris fysiek in de commissiezaal aanwezig. De vaste leden, de plaatsvervangende leden en de toegevoegde leden van de commissie kregen de mogelijkheid om online aan de vergadering deel te nemen via het platform Zoom. Andere volksvertegenwoordigers konden alleen na motivering online aan de vergadering deelnemen.)

I. Toelichting door de minister

Minister *Lydia Peeters* zegt dat vanaf het moment dat het coronavirus België bereikte, ze onmiddellijk overlegd heeft met de administratie en maatregelen heeft genomen. Op 14 maart 2020 nam de Nationale Veiligheidsraad maatregelen die gevolgen hadden voor de samenleving en werden voor het beleidsveld MOW ook bijkomende maatregelen genomen. De minister zal achtereenvolgens een overzicht geven van de tijdelijke maatregelen, de wettelijke kaders, de oprichting van de taskforces en tot slot antwoorden op de ingediende vragen.

1. Tijdelijke maatregelen binnen het beleidsdomein MOW

Er is het federale ministerieel besluit van 13 maart 2020 houdende dringende maatregelen om de verspreiding van het coronavirus COVID-19 te beperken. Op basis hiervan werd per beleidsdomein overleg gepleegd en werden richtlijnen gegeven aan medewerkers. Voor MOW waren daarbij vooral belangrijk: de focus op social distancing en hygiënemaatregelen, telethuiswerk, het garanderen van het openbaar vervoer en het transport en de logistieke sector.

1.1. De Lijn

Wat De Lijn betreft, werd een communicatiecampagne opgezet over de genomen hygiënemaatregelen. Ter beveiliging van de chauffeurs werd de maatregel ingevoerd dat iedereen achteraan moet instappen, werd de bestuurderspost afgeschermd en is er cashless betalen. De Lijnwinkels werden gesloten. De dienstregeling werd aangepast naar het regime van de paasvakantie. Dat betekent minder aanbod maar er werd ook tegelijk vastgesteld dat er een enorme terugval was van het aantal reizigers met 90% tot 95%. Aanvankelijk was er ook een hoog ziektepercentage bij de chauffeurs. De minister komt hier verder op terug. De bus werd stopgezet omdat het respecteren van de social distancing niet haalbaar was.

1.2. AWV, Lantis en De Werkvennootschap

Er werd beslist dat het Verkeerscentrum operationeel moest blijven om de veiligheid op de wegen en in tunnels te garanderen. Na de aankondiging van de coronamaatregelen door de Nationale Veiligheidsraad werden door vele aannemers werven stilgelegd. Dat is niet gebeurd op vraag van AWV, Lantis of De Werkvennootschap. Er is wel een oproep gebeurd om zo veel mogelijk werken herop te starten, gezien het luwe verkeer met als gevolg veiligere werkomstandigheden. Dat is inmiddels gebeurd. Met de wegen- en waterbouwsector werd een memorandum ondertekend. Verder werd gezorgd voor een ondersteuning van vlot verkeer aan de grensposten

wat belangrijk is voor de logistieke sector. Vrachtwagens kunnen vlot doorrijden op daarvoor voorziene rijvakken.

1.3. Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

Loodsen en de scheepvaartbegeleiding zijn normaal blijven werken. Er werden afspraken gemaakt met de Nederlandse collega's voor Loodswezen en Scheepvaartbegeleiding omdat zij in de beginfase een ander veiligheidsregime kenden. De veren en vloot worden nog ingezet voor essentiële (woon-werkverkeer)verplaatsingen. Ook werfopvolging en essentiële peilingen blijven doorgaan.

1.4. De Vlaamse Waterweg

RIS blijft operationeel, de bediening van sluizen en stuwen werd gegarandeerd en heel wat werven zijn nog operationeel. Loketten en ontvangstkantoren blijven digitaal bereikbaar.

1.5. Departement MOW

De rijopleidingen en rijexamens werden stopgezet omdat social distancing niet kan worden gegarandeerd. Er werd uitstel verleend. De centra voor technische keuring stopten op eigen initiatief maar werden ondertussen, na overleg, deels heropgestart. Er wordt nog verder overlegd om de categorieën die in aanmerking komen verder uit te breiden, bijvoorbeeld voor de tweedehandsvoertuigen. De baggerwerken in de Schelde worden verdergezet en de vervoerregioraden blijven actief.

2. Wettelijke kaders

De minister overloopt de genomen besluiten van de Vlaamse Regering en de ministeriële besluiten. Het eerste is het besluit van de Vlaamse Regering van 13 maart 2020 houdende noodmaatregelen inzake mobiliteit en openbare werken dat handelt over de stopzetting van de rijopleidingen en rijexamens. Vervolgens is er het ministerieel besluit van 24 maart 2020 houdende noodmaatregelen inzake mobiliteit en openbare werken. Daarin wordt onder meer bepaald dat de periodes in het kader van het behalen van het rijbewijs, rijgeschiktheidsattesten en het terugkommoment met vier maanden worden verlengd indien de einddatum valt in de periode dat de noodmaatregelen gelden. Daarnaast is er het besluit van de Vlaamse Regering van 30 april 2020 houdende noodmaatregelen inzake binnenvaart. Dat maakt het mogelijk om afwijkingen op de binnenvaartreglementering toe te staan. Dat besluit zorgt er ook voor dat de termijnen voor het verkrijgen, verlengen of hernieuwen van attesten, certificaten en andere documenten, nodig voor de binnenvaart, worden verlengd of versoepeld.

Er werd ook een besluit genomen om aanpassingen door te voeren in het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen (besluit van de Vlaamse Regering van 10 april 2020 houdende noodmaatregelen inzake het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen). Daardoor worden de openbare onderzoeken geschorst; de gemeenteraad krijgt een extra termijn van dertig dagen om rooilijnplannen/grafische plannen definitief vast te stellen wanneer het openbaar onderzoek afliep vóór 16 maart en de plannen nog niet definitief waren vastgesteld op 10 april; en de termijn om administratief beroep in te stellen wordt geschorst indien de gemeenteraad een definitieve beslissing nam na 16 maart. Het blijft mogelijk om administratief beroep in te stellen.

3. Taskforces en overlegorganen

De Taskforce Nautische Keten werd op 25 maart 2020 opgericht om de vier Vlaamse zeehavens operationeel te houden. Het doel is het garanderen van

continuïteit van de werking van de diensten voor een permanente aan- en afvoer van goederen van en naar de Vlaamse havens. De Vlaamse havens blijven volledig operationeel tot op heden. Er worden geen grote problemen voorzien in de nabije toekomst.

Daarnaast was er de oprichting van de Logistics Resilience Task Force. Dat gebeurde in samenspraak met de Vlaamse minister bevoegd voor Economie, Hilde Crevits, en het VIL. Zo worden de noden van de hele toeleveringsketen in kaart gebracht en gemonitord. De taskforce werkt ook adviezen uit voor de logistieke sector.

In het Departement MOW hadden nog heel wat themavergaderingen COVID-19 plaats binnen het Managementcomité van het beleidsdomein. En tot slot vermeldt de minister de samenwerking met andere Vlaamse en federale overheidsdiensten (FOD Mobiliteit) en de andere gewesten om zo veel mogelijk te komen tot een uniform beleid.

4. Antwoorden op de vooraf gestelde vragen van de parlementsleden

4.1. Budgettaire impact

De minister verwacht dat de budgettaire impact heel groot zal zijn – maar deze is momenteel moeilijk te ramen – zowel voor het beleidsdomein MOW als gerelateerde sectoren zoals taxidiensten, keuringscentra, de autocarsector, de binnenvaart enzovoort. Toch wil de minister voor een aantal zaken meer in detail gaan.

Bij De Lijn daalde het aantal reizigers met 90% tot 95%, met uitzondering van het paasweekend. Uiteraard heeft dit een enorme impact op de verkoop van rittenkaarten maar ook de impact op de abonnementen wordt naarmate de crisis langer duurt steeds groter. Volgens een eerste raming dalen de inkomsten van De Lijn hierdoor met ongeveer 2 miljoen euro per week. Aan de andere kant lopen de kosten op, zoals bijvoorbeeld voor de extra hygiënemaatregelen (11.000 euro per dag). Er zijn ook andere budgettaire gevolgen zoals voor de concessies van de nevenbedrijven, de restaurants en tankstations langs de snelwegen. Die leveren op een gemiddelde maand 3 miljoen euro op. Deze inkomsten zullen zowat halveren.

De Vlaamse Waterweg heeft ook minder inkomsten maar het is nog afwachten wat de impact van de coronacrisis zal zijn op de trafiek op de waterwegen. Ondanks het feit dat de loodsen volop blijven werken, verwacht men een invloed op de inkomsten uit loodsgelden.

De (gedeeltelijke) sluiting van de technische keuringscentra heeft een belangrijke onmiddellijke impact omdat zij een afdracht van 6% van hun ontvangsten doen. Dit wordt geraamd op 1,1 miljoen euro per maand. Omdat het grootste deel van deze voertuigen op een later moment alsnog gekeurd moeten worden, zal een groot deel van dit inkomstenverlies worden gecupereerd. Het is alleen de vraag of dit gevolgen zal hebben voor het huidige begrotingsjaar.

De regionale luchthavens hebben het ook zeer moeilijk. Er is een sterke terugval van de trafiek. Een belangrijk aandachtspunt is de uitbetaling van de lonen voor de personeelsleden bij de luchthavens. Momenteel is er 850.000 euro beschikbaar in het fonds, wat volstond om de lonen voor maart 2020 uit te betalen. Er stelt zich voor de toekomst een budgettair probleem van 425.000 euro per maand.

De minister benadrukt dat de cijfers in dit overzicht zeer provisorisch zijn. De impact zal pas berekend kunnen worden als de crisis voorbij is.

4.2. De Lijn

Er werden door de parlementsleden vragen gesteld over de invloed op de reizigers-aantallen van De Lijn. De bezettingsgraad op de voertuigen ligt 90% tot 92% lager dan gebruikelijk. Voor het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs ligt dit tot 95% lager dan gewoonlijk.

Er werd gevraagd wat de invloed is op het aanbod. En op basis van welke criteria werd beslist welk aanbod al dan niet nog zou worden verzorgd? Daarnaast waren er vragen over de ziektecijfers bij De Lijn. Voor de ziektecijfers verwijst de minister naar de grafiek op slide 15 van de powerpointpresentatie (zie bijlage). Bij de aanvang van de coronacrisis was er een groot ziekteverzuim bij de chauffeurs. In de tweede helft van maart liep dit op tot 26%. Half april gaat het om 12,6%. Voor de arbeiders techniek is er een gelijkaardig beeld, van 26% half maart naar ongeveer 8% half april. Voor de bedienden is de evolutie in die periode van 13% naar 6,8%. Zij werken veel van thuis uit.

Het aanbod van De Lijn is gelinkt aan de aanwezigheid van de chauffeurs. De belbussen werden afgeschaft omdat de social distancing niet kon worden gegarandeerd. Omdat het openbaar vervoer alleen kan gebruikt worden voor essentiële en woon-werkverplaatsingen werd een minimaal aanbod voorzien dat gelinkt was aan het aantal beschikbare chauffeurs. Het was nodig om regelmatig personeel te verplaatsen tussen de stelplaatsen. De dienstregeling die van toepassing is, is gelijkaardig aan de dienstregeling voor de paasvakantie. Deze regeling blijft na de paasvakantie doorlopen.

Vervolgens gaat de minister in op de vragen over de impact op de inkomsten van De Lijn. Voor de inkomsten tot eind maart 2020 verwijst de minister naar slide 16. Er zijn in maart 4,6 miljoen euro minder reizigersontvangsten en 251.000 euro uitgaven voor onderhoud- en beschermingsmaatregelen. Daar tegenover staan minder uitgaven: 680.000 euro voor regie, 1,36 miljoen euro voor de uitgaven voor exploitanten en 2,1 miljoen euro voor leerlingenvervoer.

Onder regie vallen onder meer: minder ritten die door De Lijn zelf worden gereden; het stopzetten van de technische rijsscholen, wat tot gevolg heeft dat er minder snel instroom is van nieuwe chauffeurs waardoor er hier nog geen loon dient betaald te worden; een lager energieverbruik omdat er minder trams en bussen rijden en bijgevolg minder verzekeringskosten.

Een andere vraag ging over de dienstverlening van De Lijn voor mensen met een beperkte mobiliteit. De richtlijnen met betrekking tot rolstoelgebruikers zijn niet veranderd. Er geldt geen reserveringsplicht: een rolstoelgebruiker zoekt zelf op of hij mee kan (checkt de haltes), de chauffeur legt de oprijplaat uit en de rolstoelgebruiker rijdt zelf (of met hulp van zijn begeleider) binnen. Personen met een visuele handicap kunnen nu geen bijstand meer vragen aan de chauffeur omdat ze achteraan moeten opstappen. De Lijn vraagt wel aan de chauffeurs om aan haltes met blindengeleidetegels, te stoppen met de achterdeur ter hoogte van deze tegels. De Lijn meldt dat de solidariteit onder reizigers in dergelijke situaties groot is, rekening houdende met de socialdistancingregels. Daarnaast kan er in dergelijke situaties een beroep gedaan worden op de Diensten Aangepast Vervoer.

Een volgende reeks vragen handelde over de bestaande abonnementen. Worden deze verlengd of terugbetaald? Hoeveel abonnementen zijn tijdelijk stopgezet? De minister wijst er op dat de mensen met een abonnement hiervan nog altijd gebruik kunnen maken. Voor jaar- en driemaandabonnementen gelden nog steeds de standaard-terugbetalingsregels. Afhankelijk van het aantal maanden gebruik bij een jaarabonnement, krijgt men een percentage van de abonnementsprijs terug. Vanaf de achtste maand is er geen terugbetaling meer. Er wordt bovenop nog 10 euro

administratieve kost aangerekend. Voor een driemaandabonnement wordt er gewerkt met dezelfde principes. Maandabonnementen worden in principe nooit terugbetaald. Bovenstaande afspraken sluiten echter wel niet uit dat er in bepaalde uitzonderlijke gevallen een andere oplossing aan de klant aangeboden kan worden. Deze benadering past in de strategie die recentelijk volledig afgestemd werd met de Vlaamse ombudsman. Tot op heden werden dergelijke specifieke vragen niet ontvangen. Tot en met 7 april 2020 ontving De Lijn wel een tweehonderdtal klantenreacties rond dit onderwerp en een oplossing wordt uitgewerkt.

Hoe zal De Lijn in het algemeen de gevolgen van COVID-19 opvangen? Veel zal afhangen van hoe lang de crisis duurt en wat de effecten zullen zijn. Dat wordt continu besproken binnen de raad van bestuur waarbij in kaart wordt gebracht wat de effecten zijn. Binnen De Lijn bestaat een Crisismanagement Team dat via teleconferencing de toestand opvolgt, maatregelen beslist en de interne en externe communicatie aanstuurt. De beslissingen worden gecommuniceerd naar de betrokken medewerkers en de stakeholders. Via de afdeling Risicobeheer – waaronder ook de interne preventiedienst ressorteert – staat De Lijn in quasi permanent contact met de collega's van MIVB, TEC en NMBS, met de Vlaamse en federale Crisiscellen.

Meerdere vragen gingen over de veiligheid van het personeel. De Lijn leeft de regels na zoals uitgevaardigd door de FOD Volksgezondheid. Maar De Lijn neemt hier ook een taak op richting de pachters. De Lijn heeft frequent overleg met de FBAA en de VRA en geeft alle informatie door die men verkrijgt van de overheden. De pachters zelf moeten ook de nodige maatregelen nemen om hun medewerkers te beschermen en de social distancing te respecteren.

Voor de bescherming van het personeel verwijst de minister naar het cashless betalen, het continu poetsen van de bestuurderscabines, het achteraan instappen enzovoort. Voor de ateliers gelden de regels uitgevaardigd door de FOD Volksgezondheid zoals in andere sectoren zoals regels rond social distancing, alcoholische handgels enzovoort. Er worden ook verstuivers met Dettoloplossing gegeven om gemeenschappelijk gereedschap proper te maken. Voor technici die tijdens bepaalde activiteiten de social distancing niet kunnen respecteren zijn er mondklappers voorzien. Er wordt ook veel ingezet op buitenwerk, vooral dan bij de aan infrastructuur gerelateerde diensten.

Hoeveel van het administratieve personeel doet aan telewerk? Ook hier volgt De Lijn de federale richtlijnen: thuiswerk is verplicht en alleen met expliciete goedkeuring van de leidinggevende mag de medewerker zich in de administratieve gebouwen bevinden.

Andere vragen waren of er mondklappers worden voorzien voor chauffeurs en plexiglazen wanden voor de bestuurderscabine. Worden er handgels voorzien op de bussen? Er wordt in de eerste plaats gerekend op de eigen verantwoordelijkheid. Dat betekent dat als men ziek is, men thuis moet blijven. Indien er geen ziektekiemen naar buiten gebracht worden, is er ook geen kans op besmetting. Verder wordt op de verantwoordelijkheid van de reizigers gerekend om zelf de basishygiëne in acht te nemen en om thuis te blijven indien men ziek is. De bestuurderscabines worden gereinigd en zijn met een lint afgesloten. Er is geen plexiglazenwand voorzien. Een lint lijkt voldoende omdat ook de reizigers hun verantwoordelijkheid nemen. Er zijn geen mondklappers voorzien voor de chauffeurs. Volgens de virologen is een chirurgisch mondklapper door een chauffeur laten dragen niet aan de orde. De mondklappers FFP2 of FFP3 zijn niet genoeg beschikbaar voor de zorgsector. De minister verwijst naar het eerder genoemde bedrag van 11.000 euro per dag voor onder meer reinigingskits voor de stuurposten, de halteploegen, het dagelijks poetsen van de mobiele toiletten, handschoenen enzovoort.

Hoe wordt de invoering van het cashless betalen geëvalueerd? De minister zegt dat het de bedoeling was om dit pas later in te voeren. Omwille van de hygiëne-maatregelen werd dit onmiddellijk ingevoerd. Momenteel werkt De Lijn aan de introductie van een cashless ticketingsysteem op de voertuigen, waarbij de reiziger gebruik kan maken van een contactloze betaalkaart. Dat is nog niet op alle voertuigen voorhanden. Door het kleine aantal reizigers zijn er momenteel weinig klachten over het cashless betalen. Het is daardoor ook nog te vroeg om dit te evalueren.

Er werd gevraagd wat de impact is van deze crisis op de personeelssituatie. Kunnen de voorziene nieuwe personeelsleden tijdig worden aangeworven? Er blijft een personeelskrapte. Het gaat dan niet alleen over chauffeurs maar ook over technisch personeel. Vermits de rijopleidingen momenteel geannuleerd zijn, is het niet mogelijk om veel chauffeurs te rekruteren. Men gaat na of het mogelijk is om de theoretische opleiding voort te zetten. Er wordt dus momenteel vooral ingezet op de rekrutering van technische functies.

Wat de belbussen betreft, werd gevraagd naar oplossingen voor de afschaffing van de belbusritten. De minister stelt dat er geen specifieke oplossing is voor de belbusgebruikers aangezien het onmogelijk is alles op te vangen. Personen moeten zich beperken tot essentiële verplaatsingen. Personen met een beperkte mobiliteit die een dergelijke verplaatsing moeten doen, kunnen gebruikmaken van de Diensten Aangepast Vervoer en de taxidiensten. Op de vraag of het gebruik van taxicheques een oplossing kan zijn om de belbusdiensten voorlopig te vervangen, antwoordt de minister dat de taxisector het economisch zeer moeilijk heeft. Dit is iets wat moet meegenomen worden in de globale oefening rond het ondersteunen van bepaalde sectoren. Momenteel is er niets concreet uitgewerkt rond taxicheques. De minister wijst er wel op dat het niet mogelijk is om verschillende maatregelen voor economische ondersteuning te combineren. Daarom ligt een taxicheque minder voor de hand.

Er werd gevraagd om een stand van zaken te geven van de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Blijven de vervoerregioraden (digitaal) samenkomen? De minister zegt dat alles blijft lopen zoals gepland, uiteraard vanop afstand en met digitale vergaderingen. Zo proberen bijna alle vervoerregio's de geplande overlegmomenten en samenkomsten zoveel mogelijk op een digitale manier op te vangen. Zo kwam de vervoerregioraad van Limburg succesvol digitaal samen met maar liefst 96 deelnemers. De timing zoals vooropgesteld blijft behouden. De deadline voor de opmaak van de OV-plannen blijft gelden. Mochten er andere signalen komen, zal dat worden bekeken. Maar het is volgens de minister belangrijk dat de planning zo veel als mogelijk wordt gerespecteerd.

Een reeks vragen handelde over de maatregelen na de coronacrisis. Zullen de maatregelen voor social distancing voor De Lijn blijven gelden? Wordt er gevreesd dat minder mensen het openbaar vervoer zullen nemen? Is er overleg met de minister van Onderwijs om de scholen fragmentarisch te heropenen? De minister vindt het momenteel voorbarig om daar in detail op in te gaan. Er is momenteel een expertengroep GEES opgericht die zich buigt over de exit uit de coronacrisis. GEES heeft verschillende werkstromen en deze van het mobiliteitssysteem staat onder leiding van professor Mathias Dewatripont en Johnny Thys, ondersteund door McKinsey. De CEO's van NMBS, Infrabel, MIVB, TEC en de administrateur-generaal van De Lijn werken hieraan mee. Men is nu bezig met de dataverzameling. Het CMT zorgt voor nuttige informatie voor het GEES.

Wat de scholen betreft, zou er in de week van 20 april 2020 overleg zijn met de onderwijssectoren. Zodra er meer info is, zullen zij contact opnemen met MOW.

4.3. Werven op de wegen

Zelf heeft MOW geen enkele werf stilgelegd. Heel wat werven werden door de aannemers zelf stilgelegd, en dat om diverse redenen: te weinig personeel, gebrek aan materialen zoals beton en asfalt. De minister verwijst naar slide 19 voor de cijfers. Van de 186 werven van AWW zijn er 115 terug actief. Twee weken eerder was dit nog maar tachtig. Voor Lantis is een van de twee werven heropgestart. Het goede nieuws is dat de werken op de E17 naar voren worden geschoven. Ze gaan nu van start in plaats van in juli als gevolg van minder verkeer. Van de vier werven van De Werkvennootschap zijn er drie heropgestart en de vierde start op 20 april opnieuw op. Bij De Vlaamse Waterweg zijn er 187 werven waarvan er 162 actief. Enkele werven die eerder geheel of gedeeltelijk stilgelegd werden, worden heropgestart. De minister verwacht de komende dagen nog bijkomende informatie van aannemers tot heropstart van werven.

Doordat er minder verkeer is, is het veiliger werken en ook voor de weggebruiker is dit beter omdat er minder kans is op files. Daarom werd vanuit het kabinet een oproep gelanceerd om zoveel mogelijk werken herop te starten. Vervolgens werd nagegaan wat de overheid kan doen om liquiditeitsproblemen bij aannemers te voorkomen. Finaal werd er met de bouwsector een memorandum uitgewerkt. Alhoewel de vakbonden input hiervoor hebben gegeven en het de bedoeling was dat zij het memorandum mee zouden ondertekenen, hebben ze hier uiteindelijk van afgezien. Bouwunie, Vlaamse Confederatie Bouw, VlaWeBo, de Vlaamse Waterbouwers en VBA deden dit wel.

In het memorandum is er aandacht voor de veiligheid van de werknemers, de mogelijkheid tot tussentijdse betalingen, korte betalingstermijnen, het afzien van vertragsboetes, het gebruik van voorschotten en een tussenkomst in de meerkost voor het woon-werkverkeer door de maatregel van social distancing. Tot slot zal binnen het Departement MOW een meldpunt georganiseerd worden. Werknemers van bouwondernemingen kunnen het niet naleven van de veiligheidsmaatregelen in deze specifieke crisis melden, nadat de meldingen binnen de geëigende kanalen van de onderneming werden behandeld. Tot op heden werden er geen meldingen ontvangen. Daaruit concludeert de minister dat iedereen zich aan de maatregelen houdt.

De meest haalbare en prioritaire werven worden eerst heropgestart. Voor werven waarvoor bijvoorbeeld veel buitenlandse werknemers worden ingezet, is dat moeilijker. Er wordt ook gefocust op werven die deel uitmaken van een groter project en die zo andere deelprojecten hypothekeken.

Er werd veel gehoor gegeven aan de oproep en het memorandum. Zoals blijkt uit de cijfers van AWW is het aantal actieve werven opnieuw opgelopen van 40% (na de eerste week van de lockdown), tot 62% (amper een week nadat het memorandum werd afgesloten). Verwacht wordt dat dit de komende weken verder zal oplopen. Dat mocht ze zelf ondervinden aan de file ter hoogte van de heropgestarte werken aan de E314 in Wilsele.

Er wordt in eerste instantie naar gestreefd het voorziene pakket aan werven (onder andere de 38 autosnelwegwerven) opgestart en afgewerkt te krijgen. Zo wordt al een zomerwerf (E19 tussen Craeybeckxtunnel en Mechelen-Noord) en zelfs een werf voorzien voor 2021 (R4 tussen Melle en Merelbeke, richting Zelzate) naar voren getrokken en eerstdaags opgestart. Ook de werken van Lantis op de E17 zullen nu reeds opgestart worden en niet gedurende de oorspronkelijk voorziene periode (juli-augustus).

Er werd gevraagd of er overdag of 's nachts gewerkt wordt. Omdat nachtwerk veelal ingegeven werd door het streven naar 'minder hinder', is het mogelijk om

nachtwerk overdag uit te voeren. Weliswaar moet dit werf per werf bekeken worden. Maar indien mogelijk is het de bedoeling om 24u/24u en 7d/7d te werken.

Er werd gevraagd welke maatregelen er zijn getroffen zodat de werven voldoen aan de regels van social distancing en of – en hoe – de overheid dit gaat controleren. De minister antwoordt dat de Vlaamse overheid niet bevoegd is voor de controles hierop. Social distancing moet gerespecteerd worden op de werf en bij het woon-werkverkeer. Dat staat in het memorandum en in de richtlijnen. Bij de opstart van elke werf wordt een risicoanalyse gemaakt. Verder staat in het memorandum dat de bouwondernemingen en de bouwfederaties good practices en oplossingen uitwisselen.

Een andere vraag luidde: zijn er werven waarbij de aannemer heeft aangegeven niet te kunnen voldoen aan de veiligheid of waar er problemen zijn met toeleveranciers? Er zijn wel degelijk werven stilgelegd omdat er problemen waren met het niet zonder meer kunnen toepassen van de beschermings- en hygiënemaatregelen of omdat toeleveranciers, zoals asfaltcentrales, stillagen. Echter, een week na het afsluiten van het memorandum zijn nog geen werven bekend waarbij de aannemer aangeeft niet opnieuw te willen opstarten omwille van de veiligheid of problemen met toeleveranciers. Er werd ook een oproep gedaan naar de lokale besturen en de nutsbedrijven om het Vlaamse voorbeeld te volgen en zo veel als mogelijk werven herop te starten.

Welke impact is er op het structureel onderhoud van de wegen? Het is de bedoeling om alle werven die voor uitvoering voorzien waren in 2020 ook effectief op te starten en te laten doorgaan. In het memorandum wordt ook duidelijk gestipuleerd dat het beleidsdomein MOW zich engageert om het geplande investeringsritme aan te houden. Het is voor aannemers belangrijk te weten dat hun orderboek gevuld blijft. De voorziene aanbestedingskalender wordt aangehouden en de minister roept de andere overheden en nutsmaatschappijen op om hetzelfde te doen.

Aan de minister werd gevraagd of zij een kijk heeft op de situatie bij werven van andere wegbeheerders en of lokale besturen ondersteund worden bij het heropstarten van werven. De minister antwoordt dat er geen financiële ondersteuning wordt voorzien. Maar wat is opgenomen in het memorandum is ook bruikbaar voor de lokale besturen. Maar het is aan hen om te beslissen of zij die maatregelen om bijvoorbeeld liquiditeitsproblemen bij aannemers te voorkomen, ook zullen toepassen of niet. De minister vraagt echter om het memorandum en de richtlijnen van de recente omzendbrief zo veel als mogelijk toe te passen. Ze verwijst ook naar de nieuwsbrief van het CCVO (crisiscommunicatie door het Coördinatie- en Crisiscentrum).

4.4. Rijopleiding

Een andere reeks vragen handelde over de rijopleiding en het afleggen van de rijexamens. De minister zegt dat de administratie in continu contact staat met de sector en ze de heropstart zo goed als mogelijk voorbereidt. Op dit ogenblik is het echter te vroeg om concrete maatregelen aan te kondigen. Deze zullen afgestemd moeten worden op de algemene exitstrategie van de Nationale Veiligheidsraad, die nu nog niet gekend is. Verschillende mogelijke maatregelen worden door de sector en de administratie onderzocht, om zo goed mogelijk voorbereid te zijn op het moment dat verdere richtlijnen komen van de Nationale Veiligheidsraad. Zo kan de heropstart zo snel en vlot mogelijk verlopen, met aandacht voor de volksgezondheid en de economische gezondheid van de sector.

Er werd gevraagd welke maatregelen de minister zal nemen om ervoor te zorgen dat keuringen en opleidingen toch op tijd kunnen doorgaan zodat chauffeurs de nodige documenten kunnen bekomen. Op dit moment kunnen opleidingen onmogelijk doorgaan. Dat zou in strijd zijn met de algemene richtlijnen van de Nationale

Veiligheidsraad en zou de gezondheid van zowel werknemers van de betrokken sector als deelnemers in gevaar brengen en zou bovenal kunnen bijdragen aan de verspreiding van het coronavirus.

Voor de wettelijke verplichtingen in het kader van opleidingen werd een verlenging van de termijnen voorzien door het ministerieel besluit van 24 maart 2020. Chauffeurs zullen dus niet gesanctioneerd worden indien ze door de noodmaatregelen niet kunnen voldoen aan een wettelijke verplichting en hun professioneel rijbewijs blijft geldig. De administratie bekijkt momenteel in samenspraak met de ondernemingen die instaan voor de rijexamens welke maatregelen nodig zijn om de geannuleerde examens na de periode van noodmaatregelen vlot te kunnen laten doorgaan. De minister kan nog niet meedelen wat de maatregelen concreet zullen zijn, omdat hoe langer de noodmaatregelen duren hoe groter de achterstand wordt. Een verruiming van de openingsuren is een mogelijkheid, net zoals de maximale inzet van de beschikbare examinatoren binnen de normale openingsuren. Er moet uiteraard ook rekening worden gehouden met het beschikbaar aantal examinatoren. Dit zal dan moeten resulteren in een overgangsmaatregel waarvan de duurtijd afhankelijk zal zijn van de achterstand en de maximale capaciteit. Omdat voor de wettelijke verplichtingen waaraan burgers moeten voldoen met betrekking tot rijexamens verlenging werd voorzien door het ministerieel besluit van 24 maart 2020, zullen burgers niet in de problemen komen door de noodmaatregelen.

Hoe kunnen bestuurders hun rijbewijs terugkrijgen wanneer er een verval van het recht tot sturen is uitgesproken door een rechtbank? De minister heeft weet van enkele casussen maar hiervoor zijn momenteel geen concrete maatregelen genomen door de federale overheid.

4.5. Autokeuring

De vraag werd gesteld hoe de heropening van de autokeuringscentra wordt geëvalueerd? Kunnen de voorwaarden inzake social distancing en de veiligheid van het personeel en de klanten gegarandeerd worden? Wat zijn de procedures?

De minister verduidelijkt dat de keuringsinstellingen volgens het federaal ministerieel besluit onder de cruciale sectoren of instellingen vallen. Het sluiten van de keuringsinstellingen was een beslissing van GOCA. Dat had een enorm grote economische en maatschappelijke impact, vooral voor de transportsector die ook essentieel is voor de bevoorrading van voedingswinkels en zorginstellingen. Daarom werd overlegd met GOCA met een gefaseerde heropening voor specifieke voertuigen als resultaat. De minister verwijst naar het ministerieel besluit van 24 maart 2020. In deze heropstart zijn de tweedehandswagens niet opgenomen. Men ging ervan uit dat de verkoop volledig stillag maar ondertussen is hiernaar meer en meer vraag. Daarom vraagt de minister een verruiming van de categorieën wagens die terug worden gekeurd, met tweedehandswagens en landbouwvoertuigen. Dit wordt verder opgevolgd. Er zijn signalen vanuit de keuringsstations dat er nog ruimte is om extra keuringen uit te voeren. Een nieuw ministerieel besluit is hiervoor in voorbereiding in de hoop dat GOCA snel groen licht geeft.

De minister meldt ter informatie dat er heel wat specifieke maatregelen werden genomen: een keuring kan enkel op afspraak; handen reinigen zowel voor en tijdens het bezoek aan het keuringsstation; de boorddocumenten op de passagierszetel vooraan klaarleggen; alle ramen van het voertuig openen; bij aanvang van de keuring stapt de klant uit en begeeft zich via de buitenzijde van het gebouw naar het einde van het gebouw enzovoort.

Andere vragen die werden gesteld over de autokeuring gaan over een mogelijke stormloop bij de heropening voor alle voertuigen. Bij de gedeeltelijke heropening op 25 maart 2020, was er geen stormloop, aldus de minister, onder meer omdat

er een afspraak nodig is. De opgelopen achterstand kan weggewerkt worden door diverse oplossingen zoals onder andere aangepaste openingsuren, overwerk, het voorzien van een voldoende lange termijn en dergelijke.

4.6. Transportsector

Een hele reeks vragen had betrekking op de transportsector. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de richtlijnen die zullen worden geformuleerd door de Logistics Resilience Task Force? Hoe verhouden deze richtlijnen zich tot de richtlijnen die reeds door de sector zelf werden opgesteld? Wat met meldingen van niet-naleving van hygiënemaatregelen?

De ingrijpende maatregelen van de overheid om de COVID-19-pandemie het hoofd te bieden zorgen ervoor dat bedrijven hun activiteiten drastisch anders moeten organiseren of zelfs volledig stilleggen. De logistieke sector is meer dan ooit van cruciaal belang om de economie draaiende te houden en moet ervoor zorgen dat de bevoorrading van essentiële goederen gegarandeerd blijft. Ze denkt daarbij aan de voedings- en zorgsector en de onlinereetail. Binnen deze taskforce wordt alles goed opgevolgd. Er hebben ondertussen twee vergaderingen van de taskforce plaatsgevonden. De taskforce richt zich de komende weken tot de drie meest dringende onderwerpen. Daartoe worden drie werkgroepen opgericht: Beleid, Hr en Digitaal. In een latere fase zullen ook de werkgroepen Strategie en Relance gelanceerd worden. Momenteel zijn nog geen concrete aanbevelingen gedaan.

Meerdere commissieleden stelden de vraag naar extra maatregelen om de transporteurs te ondersteunen. De minister verwijst hiervoor naar het voorstel van decreet tot tijdelijke afwijking van de Vlaamse Codex Fiscaliteit als gevolg van de coronacrisis (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 206/1). Het werd op 15 april 2020 in de plenaire vergadering aangenomen. Dat decreet voorziet onder meer in een uitstel van betaling van de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling voor ondernemingen die rechtspersoon zijn. Deze ondernemingen krijgen vier maanden uitstel van betaling bovenop de normale betaaltermijn van twee maanden. De Vlaamse Belastingdienst voorziet verder onder meer voor het aanslagjaar 2020 een versoepeling voor de aanvragen tot het bekomen van een afbetalingsplan. Dit kan soelaas bieden onder meer voor ondernemingen die geen rechtspersoon zijn, zoals eenmanszaken. Dat behoort echter allemaal tot de bevoegdheid van de Vlaamse minister bevoegd voor Financiën en Begroting, Matthias Diependaele.

Andere vragen in verband met de transportsector gingen over de grenscontroles. Welke maatregelen werden genomen om de hinder tot een minimum te beperken? Is er overleg met de federale minister om de logistieke transporten te laten doorgaan? De minister antwoordt dat het beperken van de hinder bij grensovergangen een prioriteit is. Daartoe werden ook Europese maatregelen ingevoerd zoals de zogenaamde Green Lane. Aan de grensovergangen is nu een aparte rijstrook beschikbaar voor vrachtwagens. Het AWW gaf hiervoor logistieke ondersteuning.

Op de A12 richting België is de mogelijkheid gecreëerd om een dienstweg parallel aan de A12 te gebruiken om de vrachtwagens af te leiden en dan verderop terug de autosnelweg te laten vervoegen.

Gevraagd naar welke maatregelen de minister zal nemen in het kader van de strijd tegen corona, om te zorgen voor een versnelde verdere digitalisering van de transportsector, antwoordt zij dat deze digitalisering in de transportsector al lang bezig is. De strijd tegen corona versterkt dit proces. Binnen de Logistics Resilience Task Force werd een werkgroep Digitalisering opgericht. De werkgroep moet voorstellen rond paperless logistics en contactloos werken verder uitwerken.

Wat optreden tegen overtredingen tegen de Cabotagerichtlijn betreft, zegt de minister dat de handhaving van de cabotagemaatregelen onder de bevoegdheid van de federale overheid valt. Pas vanaf 2021 zal het tot de gewestelijke bevoegdheden behoren. Ze deelt de mening dat er moet worden opgetreden tegen het niet naleven van de regels inzake cabotage. Maar het is moeilijk om cabotage aan te tonen. In het kader van het Europees mobiliteitspakket is er een voorstel met nieuwe mogelijkheden voor de handhaving van cabotage.

4.7. Kilometerheffing voor vrachtwagens

Enkele vragen handelden specifiek over de kilometerheffing voor vrachtwagens, zoals de vraag naar de impact op de inkomsten. Verder is er de vraag of de minister zal ingaan op de vraag van Febetra om de geplande tariefverhoging in juli 2020 niet door te voeren.

De minister zegt dat in de periode van 18 maart tot en met 5 april 2020 de inkomsten uit de kilometerheffing 4.860.661,51 euro lager lagen dan in dezelfde periode in 2019. De tariefwijziging is opgenomen in het programmadecreet van 20 december 2019. De onderlinge verhouding tussen de drie tariefcategorieën wordt gewijzigd: de lichtere voertuigen zullen vanaf 1 juli 2020 een lagere heffing betalen, de zwaarste voertuigen een hoger tarief.

Het is momenteel niet de intentie van de Vlaamse Regering om de tariefwijziging uit te stellen. De minister denkt niet dat hier snel verandering in zal komen.

4.8. Binnenvaart – havens – veren

Er werd gevraagd naar de aandachtspunten van de recentste Taskforce Nautische Keten en welke opvolging hieraan werd gegeven. De minister zegt ter informatie dat deze taskforce is samengesteld uit een vertegenwoordiger van haar kabinet, MDK (inclusief de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit), De Vlaamse Waterweg en de Afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Rijkswaterstaat en het Nederlands loodswezen, de CEO's van de havens van Antwerpen, North Sea Port, Zeebrugge en Oostende, de CEO's van de havenloodsen Brabo, De Eendracht en de sleepbedrijven Boluda, Antwerp Towage en Multtraship. Ook de CEO van de Haven van Brussel werd later toegevoegd aan de deelnemerslijst. De taskforce vergaderde wekelijks, digitaal. Sinds 8 april 2020 vergadert ze tweewekelijks, tenzij bij hoogdringendheid.

Het doel van de taskforce is:

- screening van de operationele beschikbaarheid van alle betrokken organisaties en anticiperen op te verwachten moeilijkheden;
- aanzetten van alle actoren tot het uitwerken van alternatieve dispositieven in worstcasescenario's;
- aligneren van de maatregelen op elkaar op basis van adviezen van EU, WHO enzovoort;
- noteren en wegwerken van alle mogelijke obstakels in relatie tot overheidsdiensten in binnen en buitenland;
- naar buiten komen met één stem door een gedegen communicatie.

Gelijktijdig zal bemiddeld worden tussen alle betrokken overheidsdiensten en politieke overheden, ook met Nederland, om indien nodig afspraken te maken om zeer snel te kunnen ingrijpen in geval van incidenten.

De Taskforce Nautische Keten boekte ondertussen volgende positieve resultaten:

- de nautische keten blijft 100% operationeel op heden. Er worden geen grote problemen verwacht in de nabije toekomst;
- logistiek overleg tussen de havens onderling;

- maatregelen en afspraken worden geformaliseerd in berichten aan de scheepvaart;
- afstemming voor het gebruik van beschermingsmiddelen en de naleving van de hygiënemaatregelen;
- kennisdeling (bijvoorbeeld voor het afleveren van een werkgeversattest);
- testen met betrekking tot de verruiming van de planningshorizon van de scheepvaart zijn opgestart;
- nood- en fallbackscenario's worden op elkaar afgestemd;
- een promofilmje om de nautische keten een gezicht te geven werd opgemaakt.

Bijkomend werd gevraagd welke maatregelen de minister zal nemen om de binnenvaartsector te ondersteunen doorheen de coronacrisis en om ervoor te zorgen dat de inspanningen om tot een modal shift te komen niet tenietgedaan worden. De minister somt volgende initiatieven op:

- In het federale ministerieel besluit van 24 maart 2020 werden havens, maritiem vervoer, estuaire vaart, short sea shipping, goederenvervoer over water, binnenvaart en de essentiële diensten ter ondersteuning hiervan bepaald als essentiële diensten die noodzakelijk zijn voor de bescherming van de vitale belangen van België en de behoeften van de bevolking.
- Op 30 maart 2020 werd een persbericht verspreid met de titel 'Binnenvaart en waterwegen blijven operationeel' om aan ondernemers duidelijk te maken dat de inzet van de binnenvaart verzekerd blijft.
- Tot op heden worden de sluizen en bruggen op de Vlaamse waterwegen zonder enige beperking bediend.
- Op 3 april 2020 keurde de Vlaamse Regering een noodbesluit goed dat de continuïteit van de dienstverlening in de binnenvaart garandeert, zodat de modal shift van de weg naar het water mogelijk blijft.

De recreatieve veren zijn niet langer actief omdat het niet gaat over essentiële verplaatsingen. Daarover werd door MDK en De Vlaamse Waterweg duidelijk gecommuniceerd. Veren met de focus op woon-werkverkeer varen nog wel. Op de website van MDK en De Vlaamse Waterweg is een overzicht beschikbaar. Er wordt gevraagd om de veerdienst Sint-Anneke die momenteel een recreatief veer is, terug te laten uitvaren om de fietsers een volwaardig alternatief aan te reiken voor de verbinding tussen de Antwerpse linker- en rechteroever. De minister wenst zo veel als mogelijk vast te houden aan het principe dat recreatieve veren niet actief zijn. Indien men niet kan aantonen dat dit veer nodig is voor het woon-werkverkeer of andere essentiële verplaatsingen, zal dit veer niet uitvaren.

4.9. Taxisector

Op de vragen in hoeverre de minister de taxisector wil ondersteunen om de omslag naar een groene taxisector vlotter te laten verlopen en de vraag om de deadlines rond zero-emissie uit te stellen, kan zij momenteel geen antwoord geven. De administratie onderzoekt of een uitstel van de milieucriteria met vier maanden mogelijk is. De invoering van de overige milieucriteria tegen 2025 en 2030 blijven behouden omdat deze gekoppeld zijn aan het Klimaatplan. In het kader van het relanceplan zal ook voor de taxisector moeten onderzocht worden wat mogelijk is in het kader van het omzetverlies van 90 tot 95%.

Verder wordt gevraagd om de retributie voor taxivergunningen te verlagen. Dat is mogelijk voor oudere vergunningen. Voor nieuwe vergunningen wordt bekeken of via een soepele wijziging van het decreet of het uitvoeringsbesluit de lokale besturen een vrijstelling kunnen verlenen of dat er andere maatregelen ter compensatie mogelijk zijn. De minister vreest echter dat een decreetswijziging een langere weg zal zijn.

Tot slot werd gevraagd of de Vlaamse overheid beschermend materiaal wil voorzien voor de taxisector. Is er een mogelijkheid om desinfecterende handgels verplicht bij de EHBO-kits te voegen in taxi's? Minister Lydia Peeters antwoordt dat de taxisector een private sector is die net zoals alle andere sectoren de maatregelen moet respecteren, zoals social distancing en hygiëne. De Vlaamse overheid gaat niet specifiek voor de taxisector dergelijke zaken ter beschikking stellen.

4.10. Deelmobiliteit

Er werd gevraagd naar de grootte van de impact van de coronacrisis op de deelsystemen en hoe het voortbestaan ervan kan worden gegarandeerd. De deelsystemen zijn bijna helemaal stilgevallen wat een spijtige maar begrijpelijke zaak is, aldus de minister. Het is momenteel te vroeg om al uitspraken te doen over de economische impact op de deelsystemen net zoals dit ook nog niet mogelijk is voor heel wat andere sectoren. Meer dan waarschijnlijk zullen in de toekomst deelmobiliteitssystemen strengere hygiënemaatregelen nemen, net zoals tal van andere sectoren. In het kader van de mobipunten is de minister overtuigd van het potentieel van de deelmobiliteitssystemen in de toekomst.

Kunnen experts richtlijnen uitvaardigen voor wat moet gebeuren zodat het gebruik van deze deelsystemen veilig kan? Bij deelmobiliteitssystemen geldt volgens de minister net als voor alle andere verplaatsingsmodi dat alleen essentiële verplaatsingen mogelijk zijn en dat wie ziek is, thuis moet blijven. Daarnaast moeten gebruikers zich houden aan de algemene hygiënerichtlijnen.

4.11. Fietzers en voetgangers

Een hele reeks vragen hadden betrekking op de fietsers en voetgangers. Zo is er de specifieke vraag naar de mogelijkheid om in Antwerpen de Waaslandtunnel of één koker van de Kennedytunnel volledig voor te behouden voor fietsers, en auto's via de (andere koker van de) Kennedytunnel te sturen. De minister zegt dat er contact is met de Antwerpse schepen bevoegd voor Mobiliteit. De conclusie is dat dit niet aangewezen is, omdat de hellingen bij het uitrijden van de tunnels te steil zijn.

Een van de vraagstellers wijst op een Belgisch-Duitse studie waaruit blijkt dat de minimale veilige afstand tot elkaar 10 meter zou moeten zijn als men traag achter elkaar fietst, en 20 meter indien men snel fietst. Verder wijst de vraagsteller erop dat bij het naast elkaar rijden 1,5 meter afstand houden moeilijk is als het fietspad zelf maar 1,5 meter breed is. De minister antwoordt dat er voor fietsverplaatsingen geen bijkomende specifieke regels zijn inzake social distancing. Dit betekent dat men onderling minimaal 1,5 meter afstand moet bewaren. Concreet betekent dit dat men niet naast mekaar kan fietsen op fietspaden van 1,5 meter breedte. Voor niet-noodzakelijke fietsverplaatsingen is het raadzaam om rustige routes te kiezen. Ze rekent op het gezond verstand van eenieder.

Er wordt verwezen naar het voorbeeld van Berlijn dat rijstroken voorbehoudt voor fietsers. Voorlopig werden dergelijke vragen voor gewestwegen nog niet ontvangen. Het lijkt de minister dus momenteel niet nodig.

Op de vraag of de minister een sensibiliseringscampagne zal opzetten naar fietsers met tips over hoe de social distancing te respecteren, antwoordt zij dat hierover al veel is gecommuniceerd. Aparte campagnes lijken haar niet nodig. Mocht dit nodig blijken, kan dit overwogen worden.

Wat een aanpassing van de verkeerslichtenregeling naar het Brusselse voorbeeld betreft, laat het AWW weten dat het momenteel niet de intentie heeft om de drukknoppen voor fietsers en voetgangers uit te schakelen omdat dit een aantal

implicaties inhoudt. Zo zijn er ongeveer 1700 verkeerslichten waarnaar een technicus zou moeten worden gestuurd. Bovendien zouden na afloop van de noodmaatregelen de verkeerslichten opnieuw moeten worden aangepast.

De minister beschikt niet over cijfers over het aantal boetes dat werd uitgeschreven voor fietsen in groep met meer dan twee personen.

Tot slot waren er vragen over te smalle voetpaden waardoor de social distancing niet mogelijk is. Het gaat hier echter vaak om een lokale bevoegdheid. Er is volgens de minister geen onmiddellijke noodzaak om bredere voetpaden aan te leggen. In een omzendbrief werd in 1996 aan de gemeenten gesteld dat een obstakelvrij trottoir minstens 1,5 meter breed moet zijn. Een verdere verbreding zou heel wat kosten met zich meebrengen. Door het rustige verkeer lijkt het momenteel niet aan de orde.

4.12. Verduurzamen van mobiliteit

Kunnen we uit deze crisis lessen trekken over het verduurzamen van de mobiliteitsproblematiek, werd gevraagd. De minister denkt dat iedereen lessen kan trekken. Naast de cijfers van het Verkeerscentrum zijn er ook eerste inschattingen gebeurd door AWV op basis van verkeerstellingen door middel van 'telramen'. Deze inschattingen wijzen op gevoelig minder personenverkeer (-30 à -50% afhankelijk van de locatie) en een beperkte daling van het vrachtverkeer (tot -20% op snelwegen). De cijfers zijn terug te vinden op de website van het Verkeerscentrum (www.verkeerscentrum.be).

Deze terugval van autokilometers, onder meer door het vele thuiswerken, heeft een positieve invloed op de files, de luchtkwaliteit en het klimaat. Momenteel is het echter nog te vroeg om de impact van de crisis te kennen waardoor nog geen definitieve uitspraken mogelijk zijn.

Ten slotte werd gevraagd of er een actieplan telewerken komt en of hierover overleg is gepland met de sociale partners. Het klopt dat telewerken een maatregel is die de voertuigkilometers en het fileleed doen dalen. De minister zegt dat het echter niet haar bevoegdheid is om werkmaatregelen op te leggen. Maar voor haar is het een belangrijke ervaring voor werknemers, werkgevers en overheden om te kijken of dit later op grotere schaal kan worden doorgevoerd.

4.13. Verkeersveiligheid

Op de vraag naar de impact van de coronacrisis op de verkeersveiligheid, zegt de minister dat minder autoverkeer ook minder ongevallen betekent. Ze beschikt nog niet over de ongevalgegevens van het eerste trimester van 2020. Wel blijkt uit politiebronnen en eerdere berichtgeving dat er minder verkeersongevallen zijn. Diverse politiezones maken melding van 40% minder verkeersongevallen (politiezone Westkust) tot 70% minder verkeersongevallen (politiezone Limburg Regio Hoofdstad). Ook in Nederland worden vergelijkbare dalingen in het aantal geregistreerde verkeersongevallen opgemerkt, met een daling van het aantal verkeersongevallen met ruim 50%.

4.14. Lage-emissiezones

Een laatste reeks vragen handelde over de LEZ. Wordt er een studie uitgevoerd om de luchtkwaliteit te meten in steden met een LEZ om na te gaan of er een substantiële verbetering is? Is de minister van plan een afschaffing van de LEZ te overwegen? De uitwerking van de LEZ en de decretale basis zijn een bevoegdheid van Vlaams minister Zuhair Demir. De minister dacht gehoord te hebben dat Antwerpen en Gent momenteel de LEZ-boetes niet zouden innen. Dat is dus een bevoegdheid van de lokale besturen.

4.15. Varia

Op de vraag of de minister bij haar federale collega's wil aandringen om bandenwissels mogelijk te maken, antwoordt zij dat dringende reparaties bij garagisten mogelijk blijven. Een bandenwissel kan dus ook. Dat zijn de huidige instructies van de Nationale Veiligheidsraad, maar alleen op afspraak en bij het respecteren van de fysieke afstand van 1,5 meter.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkoms van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens kan zich helemaal vinden in de oproep van de minister om de wer-ven zoveel als mogelijk terug herop te starten nu er minder verkeer is en zo de economie draaiende te houden.

Hij maakt zich zorgen over de fietsverplaatsingen. Zij kunnen een veilig en gezond verplaatstingsalternatief zijn. Er moet voor gezorgd worden dat dit in veilige omstandigheden kan. Maar bijvoorbeeld de helling van de Waaslandtunnel lijkt hem geen obstakel. Het lijkt hem nuttig dat de minister een sensibiliseringscampagne start met tips voor fietsers waarmee ze rekening moeten houden om ook veilig te kunnen fietsen. Het kan ook een stimulans zijn voor lokale besturen om na te gaan hoe fietsen veilig kan verlopen nu er meer fietsers zijn.

Wat de rijopleiding betreft, wijst hij op de vernietiging door de Raad van State van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2017¹ (arrest nr. nr. 247.301 van 12 maart 2020). Het gevolg is dat het verplichte vormingsmoment voor de particuliere rijbegeleider is vernietigd. Welke initiatieven heeft de minister al genomen voor het moment dat rijopleidingen terug mogelijk zijn?

In het uitgebreide antwoord van de minister mist Lode Ceyssens een exitplan. In China blijkt dat na de lockdown veel meer personen dan voorheen met de wagen rijden en veel minder met het openbaar vervoer. Dat lijkt hem vanuit menselijk standpunt logisch en het is dan ook een waarschijnlijk scenario in Vlaanderen in het postcoronatijdperk omdat ze zich zo veiliger voelen. Hij neemt er geen genoegen mee dat De Lijn zal afwachten wat de GEES-werkgroep zal voorstellen. Ook diegenen die met kennis van zaken kunnen spreken over openbaar vervoer moeten aanbevelingen kunnen doen voor GEES. Er moet meer proactief worden nagedacht. Het gaat dan over mondkmaskers en handgels voor de chauffeurs, de capaciteit van de bussen enzovoort. Op die manier is er vooraf al een inventaris met knelpunten. De coronacrisis biedt ook veel toekomstige kansen voor mobiliteit, werken op afstand en dergelijke meer. Maar er zijn ook een hele reeks bedreigingen zoals het gebruik van openbaar vervoer en deelsystemen. Vandaar het belang van een dergelijke inventaris.

1.2. Tussenkoms van Annick Lambrecht

Annick Lambrecht vindt het zeer goed dat de minister oproept om zoveel mogelijk werven herop te starten. Zij vraagt naar een procentueel overzicht van actieve werven per provincie.

¹ Besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2017 tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen en het koninklijk besluit van 10 juli 2006 betreffende het rijbewijs voor voertuigen van categorie B, wat betreft de hervorming van de rijopleiding.

Zij vernam dat de Vlaamse Regering beschikt over een noodfonds van 200 miljoen euro waar verschillende sectoren een beroep op kunnen doen zoals Cultuur, Sport, Onderwijs en Toerisme, maar ook Mobiliteit. Waarvoor zal dat geld dienen en wie komt hiervoor in aanmerking?

1.3. Tussenkost van Els Robeyns

Wat de abonnementen en de rittenkaarten van De Lijn betreft, verwijst *Els Robeyns* naar het antwoord van de federale minister bevoegd voor Mobiliteit, François Bellot. Bij de NMBS is het namelijk mogelijk het abonnement tijdelijk stop te zetten. Als ze de minister goed heeft begrepen, is het bij De Lijn niet mogelijk om het abonnement te heractiveren maar alleen een gedeeltelijke terugbetaling mogelijk is. Dat vindt ze omslachtiger. Hiervan zouden maar tweehonderd reizigers gebruikgemaakt hebben. Dat is erg weinig als de bezettingsgraad met 90% is gedaald. Het lijkt er op dat die informatie niet goed is doorgestroomd. Bovendien vraagt ze of een andere tegemoetkoming niet mogelijk is voor recreatieve gebruikers die hun abonnement niet willen laten terugbetalen.

Ze begrijpt dat het moeilijk is om nu nieuwe chauffeurs aan te werven en op te leiden. Maar haar fractie wil absoluut vermijden dat op het einde van het jaar bepaalde ritten niet kunnen worden gereden door een gebrek aan chauffeurs of technici. Daarom is ze van oordeel dat alles in het werk moet worden gesteld om de opleidingen zo snel als mogelijk terug op te starten.

Tot slot vraagt ze of de minister weet heeft van veiligheidsproblemen bij de pachters. En verloopt de informatiedoorstroming naar hen zoals het hoort?

1.4. Tussenkost van Wim Verheyden

Wim Verheyden vindt het nogal makkelijk om te zeggen dat het controleren van de juiste toepassing van de Cabotagerichtlijn een federale bevoegdheid is. Tijdens de plenaire vergadering van 8 april 2020 antwoordde Vlaams minister Hilde Crevits dat ze met minister Lydia Peeters ging nagaan wat mogelijk is. Een week later werd geantwoord dat er nog geen oplossing is. België heeft zich ook onthouden bij de stemming over cabotage. Hij vraagt dan ook een dringend overleg met de federale minister Denis Ducarme om de misbruiken aan te pakken.

Zijn fractie juicht de ondersteunende maatregelen voor de transportsector toe. Toch trekt de sector aan de alarmbel. Daarom betreurt hij dat de kilometerheffing niet wordt opgeschort tot de noodmaatregelen voorbij zijn. Dat kan transportondernemingen redden.

Voor de exitstrategie sluit hij zich aan bij de opmerkingen van Lode Ceysens over De Lijn. Mondmaskers zullen belangrijk zijn maar er is een tekort. Zullen alle passagiers er een kunnen dragen? Hetzelfde geldt voor handgels.

Wat is de reden dat een 70-tal werven nog niet werd heropgestart? Het stilliggen van beton- en asfaltcentrales lijkt niet meer aan de orde als er op andere werven wel terug wordt gewerkt.

Tot slot is hij blij met het besluit waardoor de autokeuringscentra terug open zijn en dat keuringsattesten nog vier maanden langer geldig blijven. Hij vraagt of de industrie hiervan op de hoogte is.

1.5. Tussenkost van Marino Keulen

Volgens *Marino Keulen* gaat crisismanagement minister Lydia Peeters heel goed af. Volgens hem is op korte termijn de exitstrategie heel belangrijk. Als bijvoorbeeld

de poorten van het lager onderwijs begin mei gefaseerd terug openen en wanneer de handel terug wordt geactiveerd, zullen er uitdagingen zijn voor het openbaar vervoer. Zoals al opgemerkt zal men, net zoals in China, aarzelen om gebruik te maken van de bussen en trams. Dat biedt een opportuniteit voor een oproep tot jongeren om met de fiets of te voet naar school te gaan. Dat zou een cultuuromslag kunnen teweegbrengen voor het nieuwe schooljaar 2020-2021.

De formule van wegenwerken 24u/24u en 7d/7d vindt hij interessant om te zien. Het is mogelijks ook het nieuwe normaal voor de toekomst. Zo kan op korte tijd veel werk worden verzet.

Wie zijn rijbewijs kwijt is door een veroordeling tot verval van het recht tot sturen moet nu wachten om opnieuw een rijexamen af te leggen. Hij is van oordeel dat er een zekere billijkheid moet zijn en dat het geen dubbele of buitensporige straf mag worden. Daarom vraagt hij om zo snel als mogelijk voor deze groep rijexamens te organiseren.

1.6. Tussenkost van Bert Maertens

Volgens *Bert Maertens* zal een grote uitdaging erin bestaan om in de toekomst nog het openbaar vervoer te durven nemen. Het is belangrijk dat De Lijn niet afwacht tot de exitstrategie is bepaald. De Lijn moet zelf proactief te rade gaan bij experts, virologen en andere openbaarvervoersmaatschappijen in binnen- en buitenland. Daarbij zijn er verschillende factoren: het personeel, de reiziger en de promotie.

Voor de abonnementen schuift De Lijn de standaardterugbetalingsregeling naar voor als oplossing. Dat lijkt hem geen ideale oplossing, zeker niet als de crisis nog lang zou duren. Hij vraagt, zeker in dat geval, of een tijdelijke opschorting van het abonnement niet mogelijk is, wat een de facto verlenging is van het abonnement.

De timing voor het opstellen van de vervoerregioplannen blijft behouden maar Bert Maertens krijgt andere signalen over de werking van de vervoerregioraden. Zowel de bilaterale (tussen een gemeente en het Departement MOW) als de groepsvergadering met de vervoerregioraad, verlopen zeer moeizaam. Er is vertraging en een andere vergaderdynamiek door het op afstand vergaderen. Hij vraagt de minister om in de gaten te houden of er geen bijkomende maatregelen nodig zijn. Heel wat burgemeesters uit zijn regio zijn pleitbezorger van verder uitstel en er zou een brief onderweg zijn naar de minister.

1.7. Tussenkost van Björn Rzoska

Het stelt *Björn Rzoska* gerust dat de minister deze crisis van nabij opvolgt en managet. Hij begrijpt dat De Lijn in een moeilijke positie zit en dat de minderinkomsten oplopen. Maar hij is het eens met andere commissieleden dat De Lijn voor haar exitstrategie niet moet afwachten wat GEES voorstelt. De ombudsman pleitte eerder al voor een sorrycampagne. De Lijn moet zorgen dat haar klanten terug het openbaar vervoer gebruiken na de coronacrisis. Ook een andere manier van vergoeding voor de abonneenthouders dan de standaardregeling, vormt daarvan een onderdeel, net zoals een publiciteitscampagne.

Als het gaat over maatregelen voor de taxisector, stelt de minister dat dit wellicht sneller gaat via een ministerieel besluit. De spreker wijst erop dat het parlement elke woensdag klaarstaat en de oppositie bereid is om nooddecreten aan te nemen.

Hij is het eens met de opmerking van Marino Keulen dat dit een uitgelezen kans is voor wandel- en fietspromotie. Mensen ontdekken dat dat efficiënte vervoerswijzen zijn voor korte afstanden. Extra ondersteuning lijkt hem aangewezen. Hij verwijst naar het voorbeeld van verschillende steden die bepaalde straten waar anders veel

gemotoriseerd verkeer is, voorbehouden voor fietsers. Tot slot is het misschien nodig om de Antwerpse schepen bevoegd voor Mobiliteit te overtuigen dat fietsen in de Kennedy- en Waaslandtunnel wel mogelijk is bij wijze van werkbezoek. Hij is overtuigd dat dit wel lukt.

1.8. Tussenkost van Jeremie Vaneeckhout

Jeremie Vaneeckhout vraagt aandacht voor de vervoersarmoede in de plattelands-gemeenten. Het afschaffen van de belbus is een begrijpelijke beslissing maar heeft impact voor de vaste gebruikers. Een aantal kan inderdaad een beroep doen op de Diensten Aangepast Vervoer. Maar er zijn ook een aantal mensen zonder rijbewijs of wagen die in de problemen dreigen te komen voor essentiële verplaatsingen. De taxi kan een alternatief zijn, maar heeft wel een financiële impact. Hij vraagt op korte termijn een oplossing hiervoor. Bij voorkeur een gezamenlijke oplossing en niet een die afhankelijk is van het lokaal bestuur of het inschakelen van vrijwilligers. Ook zij mogen niet in gevaar worden gebracht. Bovendien vraagt hij zich af in hoeverre gegarandeerd is dat bij de taxi's de veiligheidsvoorschriften gerespecteerd worden, als dat bij de belbus niet zou kunnen. Hij wil de beslissing niet in twijfel trekken, maar hij krijgt hierover wel wat vragen. Iets meer duiding lijkt hem aangewezen.

In haar inleiding stelde de minister dat de regionale luchthavens operationeel zijn. Het is niet duidelijk wat mogelijk is en wat niet en hij vraagt hierover meer informatie. Hij vangt signalen op dat de impact van de coronacrisis voor deze regionale luchthavens gigantisch zal zijn. Hoe zal hiermee worden omgegaan?

1.9. Tussenkost van Koen Daniëls

Het is volgens *Koen Daniëls* een goede zaak dat heel wat werven opnieuw actief zijn. Een aantal van deze werven grijpen echter op elkaar in. Hij vermeldt de Temsebrug, de Oosterweelwerken, het haventracé, de N70 en N450. Deze werden dusdanig gepland dat ze niet te veel zouden samenvallen. Hij vraagt dat hiermee rekening wordt gehouden om te vermijden dat alles vastloopt als de maatregelen worden versoepeld.

Voor het bewijs van vakbekwaamheid (rijbewijs C en D) en ADR-scholingscertificaten werd de geldigheidsduur verlengd. Deze verlenging gebeurde door een beslissing van de Vlaamse overheid. Maar veel transport gaat over de Nederlandse, Franse en Duitse grens. Is die verlenging ook geldig in andere Europese landen? Bovendien blijken dergelijke bij- en nascholingen volgeboekt te zijn zodat het lang zal duren vooraleer men een dergelijke opleiding opnieuw kan volgen nadat de coronamaatregelen worden opgeheven.

Daarnaast bestaat wel de mogelijkheid voor de transportsector om opleidingen online te volgen, maar kan het examen niet worden afgelegd zodat men ook niet aan de slag kan. Kan de minister dit bekijken?

2. Antwoorden van minister Lydia Peeters

In verband met het beschikbaar maken van een deel van de Kennedy- en Waaslandtunnel verwijst minister *Lydia Peeters* naar het antwoord dat ze ontving van de Antwerpse schepen van Mobiliteit. Volgens de Antwerpse politie is er verkeers-technisch een veel te sterke daling en helling voor fietsers in de Waaslandtunnel. Een bijkomend probleem is dat De Lijn deze verbinding nodig heeft. De minister is bereid om dit samen met de commissieleden proefondervindelijk te gaan testen, maar dan met een elektrische fiets.

Indien nodig is zij bereid om in te gaan op de vraag naar meer sensibilisering voor veilig fietsen met de nodige afstand. Ze zal de suggestie voorleggen aan de

administratie en Fietsberaad. Een aantal verkeerscampagnes werd al gewijzigd. Zo werden de helden van de coronacrisis extra in de aandacht gezet.

Wat de vernietiging door de Raad van State van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2017 over de rijopleiding betreft, zegt de minister dat door de drukte van de coronacrisis nog niet in detail is bekeken welke wetgevende initiatieven eventueel nodig zijn. Ze zal dit navragen bij de administratie en hoopt hierover zo snel als mogelijk informatie te kunnen geven. Sowieso zal er een nieuw initiatief nodig zijn.

Er werden meerdere vragen gesteld over de exitstrategie van De Lijn. De minister herhaalt dat in de GEES-werkgroep een aantal bijkomende werkgroepen zijn opgericht, waarvan een specifiek over mobiliteit. De ondersteuning door McKinsey kan zeker een bijdrage leveren voor andere voorbeelden in andere landen. Ook de administrateur-generaal van De Lijn is aanwezig in deze werkgroep, samen met de andere openbaarvervoermaatschappijen. Ook De Lijn heeft een eigen werkgroep CMT waarin wordt nagedacht over hoe het openbaar vervoer in de toekomst veilig kan worden gebruikt.

Als de scholen heropenen zal het fietsen of het gebruik van andere duurzame vervoersmodi zoveel mogelijk 'in the picture' worden gezet, ook bij het overleg met de minister bevoegd voor Onderwijs. Het gaat dan om leerlingen en leerkrachten. Mogelijks moet er ook ingezet worden op extra veiligheidsmaatregelen zoals handgels op het openbaar vervoer. Maar dat is het voorwerp van de exitstrategie waaraan volop wordt gewerkt. De suggesties worden meegenomen.

De verdeling per provincie van de actieve werven van AWV is als volgt: zeventien in West-Vlaanderen, achttien in Oost-Vlaanderen, 22 in Oost-Vlaanderen, 47 in Antwerpen, in Vlaams-Brabant zeven en in Limburg 22. In totaal dus 115. Daarnaast zijn er ook nog andere werven van De Vlaamse Waterweg, Lantis en De Werkvennootschap.

Wat de 200 miljoen euro van het noodfonds betreft, werd gedacht aan steun voor de taxisector, de LEM's en de autocarbedrijven. Momenteel is dat nog niet concreet uitgewerkt, ook niet voor de andere beleidsdomeinen die in aanmerking komen.

Verschillende commissieleden hadden vragen bij de abonnementen van De Lijn. Er werd voorgesteld om de mogelijkheid te geven het abonnement tijdelijk stop te zetten. Dat vindt de minister een goede suggestie en ze zal deze overmaken aan De Lijn. Deze werkwijze zal een stimulans zijn om nadien terug het openbaar vervoer te gebruiken. Els Robeyns stelde ook een compensatie voor voor reizigers die hun abonnement gebruiken voor recreatief gebruik. De minister denkt echter dat deze meer gebruikmaken van biljetten of tienrittenkaarten. De abonnementen worden eerder gebruikt voor woon-werkverkeer en schoolvervoer.

Wat de aanwervingen bij De Lijn betreft, verwijst de minister naar het gesprek van Radio 2 met de hr-directeur. Er wordt onderzocht hoe ze online kunnen rekruteren. Het gaat dan vooral over technici. Voor chauffeurs stelt zich het probleem dat ze geen praktijkopleidingen kunnen volgen. Dat moet verder proactief bekeken worden in de exitstrategie.

De minister heeft geen weet van problemen voor de informatiedoorstroming naar de pachters. Ze weet dat de VRA en FBAA continu en zeer goed gebriefd worden door De Lijn, onder meer via nieuwsbrieven. Ze zal dit verder nagaan.

Voor de controle op cabotage stelt de minister dat de EU dit nog recent heeft besproken met een aantal toekomstperspectieven voor de handhaving. Zolang het echter een federale bevoegdheid is, kan de Vlaamse overheid dit niet naar zich toetrekken.

Volgens het Verkeerscentrum is er een daling van het vrachtverkeer met ongeveer 20%. Dat betekent dat er nog 80% actief is. Wim Verheyden vraagt om de kilometerheffing op te schorten maar de minister wijst erop dat wie niet rijdt, geen heffing betaalt. Ze betwijfelt dan ook dat een dergelijke opschorting een grote economische ondersteuning is voor bedrijven in moeilijkheden. Daarvoor zijn er de Vlaamse en federale maatregelen die werden genomen voor economische ondersteuning.

Het voorzien van handgels en mondklappers voor chauffeurs en reizigers is iets wat verder kan worden besproken in de werkgroep Mobiliteit binnen GEES. De suggesties zullen worden overgemaakt.

Over de keuringscentra werd door MOW en GOCA actief gecommuniceerd. De informatie is beschikbaar op de websites van het Departement MOW (<https://departement-mow.vlaanderen.be/>) en GOCA (<http://www.goca.be>).

Marino Keulen suggereerde om na de coronacrisis ervoor te zorgen dat er 24u/24u en 7d/7d kan worden gewerkt op de werven. De minister denkt dat iedereen daar vragende partij voor is. Niemand staat graag in de file.

Minister Lydia Peeters had begrepen dat de werking van de vervoerregio's goed verloopt, maar blijkt dat minder het geval is in de regio van Bert Maertens. Er werd eerder al een uitstel toegestaan, dus een bijkomend uitstel omwille van de coronacrisis lijkt de minister geen goede zaak. Men moet zo veel mogelijk vooruitgang proberen te boeken in de opmaak van de vervoersplannen. Mochten er bijkomende signalen zijn, dan zal de minister dit verder bekijken met het Departement MOW.

Ingaand op de bemerkingen van Björn Rzoska, zegt de minister dat lokale besturen hun wegen zelf altijd kunnen herinrichten om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers. Een verplichting om voetpaden minimum twee meter breed te maken, ziet ze niet zitten omwille van de financiële gevolgen in deze moeilijke tijden.

De administratie onderzoekt momenteel hoe lokale besturen snel kunnen gemachtigd worden om af te zien van de retributies voor de taxi's: bij decreet, besluit of een omzendbrief. Ze begrijpt dat in het geval van een decretale wijziging het parlement bereid is om dit te overwegen.

Wat het verschil tussen een belbus en een taxi betreft, verwijst de minister naar de federale maatregel dat er slechts één persoon mag worden vervoerd, met uitzondering van meerdere personen van dezelfde familie. Voor de belbus speelde naast de social distancing het hoge ziekteverzuim en bijgevolg het beperkt aantal beschikbare chauffeurs mee. Daarom werd onmiddellijk beslist om de belbussen te schrappen. Mocht het mogelijk zijn om de belbussen terug te laten rijden, dan zal De Lijn dit zeker overwegen maar het probleem van de social distancing blijft wel.

De LEM's zijn operationeel. Ze heeft de opmerking over meer informatie voor de omwonenden genoteerd en zal navragen wat de specifieke problemen zijn. De financiële complicaties voor de LEM's hoopt ze via het noodfonds of het relanceplan op te lossen.

Tot slot is de minister het eens met Koen Daniëls dat de werken goed moeten worden opgevolgd. Daarom werd door AWW, Lantis en De Werkvennootschap al een overzicht gemaakt om na te gaan welke werken het meest dringend zijn. Het gaat dan vooral om werken die een enorme impact hebben voor het verkeer, maar ook werken die een cascade-effect veroorzaken. Voor dergelijke werken werd gevraagd om zo snel mogelijk herop te starten. Het gevolg is dat bijvoorbeeld de werf van Lantis op de E17 naar voor werd geschoven. Dat geeft ook meer ademruimte

aan de andere werken. Het toont aan hoe met extra creativiteit en flexibiliteit de crisis ook positieve gevolgen kan hebben.

3. Replieken

3.1. Tussenkost van Koen Daniëls, mede namens Jos Lantmeeters

Door een technisch probleem kon Jos Lantmeeters zijn vragen niet stellen aan de minister. Koen Daniëls stelt deze namens hem.

Jos Lantmeeters vraagt om bij de Nationale Veiligheidsraad aan te dringen om de vrije rijbegeleiding door de inwonende ouder toe te staan. Dat brengt de volksgezondheid niet in gevaar.

De autokeuring voor bedrijfsvoertuigen van -3,5 ton is op dit ogenblik niet mogelijk. Daaronder bevinden zich heel wat voertuigen die werden aangekocht voor de levering van onlinebestellingen. Ook bestelwagens waarop bijvoorbeeld een trekhaak of laadklep werd gemonteerd voor dit doel, kunnen niet herkeurd worden. Jos Lantmeeters vraagt dat de keuringscentra ook deze categorieën voortaan zouden controleren. Het zou de economie en veelal kmo's kunnen vooruithelpen.

Koen Daniëls vraagt zelf of het mogelijk is om een lijst te bezorgen van hoe de genoemde actieve werven van de verschillende opdrachtgevers (AWV, Lantis, De Werkvennootschap) zich ten opzichte van elkaar bevinden.

Op de website van de Vlaamse overheid over de coronamaatregelen bij de rijopleiding² en het bewijs van vakbekwaamheid³, staat dat de termijn gewoon met vier maanden is verlengd. Hij vraagt om dit aan te passen, gelet op de vernietiging door de Raad van State.

3.2. Tussenkost van Wim Verheyden

Wim Verheyden wil nog een kleine rechtzetting doen in verband met de cabotage. Het klopt dat minister Lydia Peeters pas vanaf 2021, wanneer de Vlaamse overheid bevoegd wordt, kan optreden. Maar er zijn misbruiken en het is aan de federale overheid om op te treden. Hij vraagt dat zij haar federale collega-minister aanpoot. De Vlaams Belangfractie wil vermijden dat de huidige technisch werklozen definitief werkloos worden en hun job verliezen aan bijvoorbeeld Oost-Europese chauffeurs.

Tot slot zegt hij dat de informatie over de attesten niet optimaal is en tot problemen kan leiden wanneer chauffeurs zich aanbieden in de chemische sector.

3.3. Tussenkost van Bert Maertens, namens Maarten De Veuster

Door een technisch probleem kon Maarten De Veuster zijn vragen niet stellen aan de minister. Bert Maertens stelt deze namens hem.

Maarten De Veuster hoorde de minister zeggen dat voor dringende herstellingen bandencentrales en autogarages openen op afspraak. Dat is duidelijk voor een defecte band, maar wat met het wisselen van de winter- naar zomerbanden? Kan de minister deze vraag stellen aan de Nationale Veiligheidsraad?

² <https://www.vlaanderen.be/gezondheid-en-welzijn/gezondheid/gezondheid-en-preventie-tijdens-de-coronacrisis/coronamaatregelen-bij-rijopleiding-en-rijexamens>

³ <https://www.vlaanderen.be/gezondheid-en-welzijn/gezondheid/gezondheid-en-preventie-tijdens-de-coronacrisis/coronamaatregelen-bij-rijopleiding-en-rijexamens/coronamaatregelen-bij-vakbekwaamheid>

Wat met het bouwverlof bij wegenwerken? Kan er dan verder worden gewerkt aan werven die nu tijdelijk stillagen?

4. Antwoorden van de minister en bijkomende replieken

Minister *Lydia Peeters* ontving ook heel wat vragen over de inwonende ouder als vrije begeleider voor het oefenen voor het rijbewijs. De federale overheid heeft echter niet-essentiële verplaatsingen verboden. De minister zal het bepleiten bij de minister-president om dit aan te kaarten bij de Nationale Veiligheidsraad.

Wat de autokeuring van lichte bedrijfswagens betreft, krijgt zij signalen dat voor deze specifieke categorie en de tweedehandswagens ruimte is. Alleen de periodieke keuringen zouden dan nog uitgesteld worden. Het ministerieel besluit hiervoor is klaar. Als GOCA groen licht geeft, kan dit mogelijks maandag 20 april 2020 geregeld worden. Maar de minister kan dit nog niet bevestigen.

Over de mogelijke fouten op de website van de Vlaamse overheid over de rijopleiding, zegt de minister dat alle periodes voor rijexamens en terugkommoment met vier maanden zijn verlengd, op enkele uitzonderingen na. Er blijkt een verwarring te zijn met de vernietiging van het besluit door de Raad van State. Ze zal dit verder nakijken.

De vraag naar meer controle op de cabotage zal ze aankaarten bij de federale overheid en de collega-ministers van de andere gewesten.

Over het feit of een wissel van winter- naar zomerbanden een dringende of noodzakelijke ingreep is, kan men discussiëren. De minister vraagt om gezond verstand en de nodige flexibiliteit. Als een afspraak kan worden gemaakt, lijkt het haar mogelijk maar ze kan niet verhinderen dat de politie dan een proces-verbaal uitschrijft. Het is dus eerder een schemerzone. Ze zal dit ook voorleggen aan de Nationale Veiligheidsraad.

Voor het bouwverlof moet dit werf per werf en samen met de sociale partners en de aannemers worden bekeken. Door de opgelopen achterstand ziet Lydia Peeters liefst zo veel mogelijk infrastructuurwerken snel uitgevoerd worden. Dus als er kan worden doorgewerkt, graag, aldus de minister.

Koen Daniëls informeert dat in verband met de mogelijke verwarring het gaat over de website 'Coronamaatregelen bij vakbekwaamheid' (zie voetnoot 3), waar er sprake is van vier maanden verlenging. Zijn vraag is: wat met diegenen die de opleiding hebben gevolgd maar geen examen kunnen afleggen. Zonder het attest van vakbekwaamheid (code 95) kan de chauffeur echter de baan niet op. Bijkomend herhaalt hij zijn vraag of deze verlenging ook geldig is in andere landen.

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat de verlenging van het attest van vakbekwaamheid in meerdere talen is opgesteld. De EU zou met een dergelijke verlenging soepel omgaan. Het overige zal zij verder bekijken.

Bart CLAES,
voorzitter

Karin BROUWERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ADR	Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
CCVO	Crisiscommunicatie door het Coördinatie- en Crisiscentrum
CMT	Crisismanagement Team
EHBO	eerste hulp bij ongelukken / eerste hulp bij ongevallen
FBAA	Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren
Febetra	Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners
FOD	Federale Overheidsdienst
GEES	Groep van Experts belast met de Exit-Strategie
GOCA	Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LEZ	lage-emissiezone
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
RIS	Rivier Informatie Service
TEC	Transport en Commun
VBA	Vereniging der Belgische Aannemers van Grote Bouwwerken
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VlaWeBo	Vlaamse Wegenbouwers
VRA	Vlaamse Raad van Autobus- en Autocarondernemers
WHO	World Health Organization