



Vlaams
Parlement

vergadering **C205**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 4 juni 2020

(Wegens de coronamaatregelen werd deze vergadering via videoconferentie georganiseerd.)

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneeckhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over embryonale duinvorming aan de kust – 2287 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteit na corona – 2356 (2019-2020)	7
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de goedkeuringsprocedure van de regionale mobiliteitsplannen – 2366 (2019-2020)	11
VRAAG OM UITLEG van Bart Dochy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitbreiding van de inname van het openbaar domein door de horeca en de impact op een duurzame mobiliteit – 2369 (2019-2020)	13
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het dragen van mondkmaskers door chauffeurs van De Lijn – 2375 (2019-2020)	15
VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het nog niet teruggeschroefde verbod op plezierritten met oldtimers – 2384 (2019-2020)	18

VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over embryonale duinvorming aan de kust – 2287 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Voorzitter, minister, collega's, na een boeiende gedachtewisseling wil ik het hebben over een heel ander thema dat hier niet zoveel wordt belicht maar dat niet onbelangrijk is, namelijk de kust en de toekomst ervan. Corona heeft ook hiervoor een aantal mogelijkheden geschapen, vandaar dat ik deze vraag wil stellen.

Niet enkel de Brusselse Grote Markt kleurt groen doordat er geen toeristen zijn, ook onze stranden dragen zichtbare coronasporen, op een positieve manier. Pioniersplanten krijgen meer de kans om zich te ontwikkelen. Specialisten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) registreerden tot duizend keer meer zeeraket dan in andere jaren. Ik ben geen specialist, maar andere specialisten leren ons dat er biestarwegras en stekend loogkruid te vinden zijn, die beide cruciaal zijn voor de vorming van embryonale duinen, die op hun beurt – daar zijn alle experts het over eens – essentieel zijn om onze kust te wapenen tegen de gevolgen van de klimaatverandering: een hogere zeewaterspiegel en extremer stormweer. Dat is het zogenaamde duin-voor-dijkprincipe. Het is een principe dat ook op andere plaatsen in de wereld wordt gehanteerd.

De coronacrisis met een stilvallend toerisme aan de kust bood dus een uitgelezen kans om te onderzoeken hoe snel de kust in staat is op natuurlijke wijze tot een versterkte kustbeveiliging te komen. Ook al valt te verwachten dat de druk op onze stranden en duinen heel hoog zal zijn, zodra er opnieuw vakantie aan zee mogelijk is, toch zou het zonde zijn om al dit werk van de natuur weg te vlakken. De aanzet van het duin-voor-dijkprincipe die nu spontaan gelegd werd, verdient de nodige opvolging.

Voor alle duidelijkheid: mijn fractie en ik pleiten er niet voor om de komende maanden geen toeristen toe te laten op onze stranden – als West-Vlaming en liefhebber van de kust zou het mij een grote zonde lijken –, maar wij pleiten er wel voor om te bekijken hoe we het toerisme beter kunnen laten samenleven met de natuur en het duin-voor-dijkprincipe. De pioniersplanten op onze stranden zijn van nature heel weerbaar tegen menselijke activiteit. Tegen het dagelijks mechanisch vegen van onze stranden zijn ze echter niet opgewassen, noch tegen het systematisch nivelleren, dat bovendien een grote kost is.

Ik ben ervan overtuigd dat we de natuur op sommige plaatsen haar gang kunnen laten gaan in combinatie met recreatief gebruik. Niet elk gezin dat onze stranden bezoekt, wil een perfect egaal stukje zand. Heel veel gezinnen met kinderen zijn op zwier met schepjes en vormpjes om de natuur in ere te herstellen; misschien kan de natuur dat werk ook zelf mee in handen nemen. Vegen tegen zwerfvuil is helaas te vaak nodig, maar het is bij uitstek een 'end of pipe'-oplossing. Het voorkomen van dat zwerfvuil lijkt ook onder normale omstandigheden veel rendabeler.

Minister, in welke mate schat u de embryonale duinvorming die de voorbije maanden ontstond, naar waarde in functie van de evolutie naar een duurzame kustbeveiliging? Wil u dit momentum aangrijpen om een verdere spontane ontwikkeling van het duin-voor-dijkprincipe mogelijk te maken? Zult u aansturen op een andere omgang met onze stranden, waarbij er minder mechanisch geveegd wordt en

waarbij niet alles biljartvlak moet worden gelegd, zodat de ontstane embryonale duinen niet overal weggevaagd worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Vaneeckhout, ik dank u voor uw vraag rond de embryonale duinvorming.

U weet dat duinen en stranden een natuurlijke bescherming tegen overstromingen zijn voor onze kuststrook. Embryonale duinvorming kan een aanzet zijn naar natuurlijke duingroei door het vasthouden van windgedreven zandtransport. Op die manier kan de zandmassa van de duin zorgen voor extra kustveiligheid.

Opdat deze prille duinen verder kunnen groeien, is extra zand uiteraard noodzakelijk. Aangezien sommige kustzones erosief van aard zijn en andere een natuurlijke neiging tot aanzanding kennen, zal een natuurlijke aangroei niet overal succesvol zijn. Na een rustig voorjaar en een rustige zomer komt er een nieuw winterseizoen waarbij stormen grote delen van de begroeiing opnieuw van de kaart kunnen vegen. Er is dus alleszins verder onderzoek nodig om meer inzicht te krijgen in de succesvolle omstandigheden. Daarvoor worden er binnenkort twee pilootprojecten opgestart en uitgevoerd langs onze kust.

Zoals al meegegeven in mijn beleidsnota, zijn stormen, in combinatie met de getijdenwerking, een van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen in de Noordzee-regio. We beschermen onze kust en het getijdengevoelig Schelde-estuarium tegen stormvloed. Ter uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid zorgen we voor zandsuppletie, herstellen en beheren we de zeewerende duinen, renoveren en verhogen we de zeedijken en passen we de kusthavens aan. In het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2020 voorzien we bijvoorbeeld 5,5 miljoen euro extra voor de herstellingswerken na de storm Ciara.

Verder hebben we het complex project Kustvisie. Daarin onderzoeken we hoe we onze kust en de bevolking kunnen beschermen tegen de stijgende zeespiegel. We onderzoeken welke aanpak nodig is om, in lijn met de meest recente voorspellingen en wetenschappelijke inzichten, verdere inzichten te verkrijgen.

Op basis van de verschillende kustlijnlocaties zal worden onderzocht wat de beste ligging is van de kustlijn in de toekomst, rekening houdend met de vele functies die onze kust kent. Hierbij komen niet enkel zeewering en ecologie aan bod, maar ook andere domeinen, zoals toerisme, wonen, visserij en energie. Na dit onderzoek zal er een voorkeursalternatief naar voren worden geschoven rond de toekomstige kustlijn. In het kader daarvan zal worden bekeken waar het duin-voor-dijkprincipe een rol kan spelen.

Waar mogelijk en verzoenbaar met de andere functies, wordt de spontane ontwikkeling van het duin-voor-dijkprincipe alleszins ondersteund. U weet dat de stranden in centrumgebieden jaarlijks worden genivelleerd voor toeristische recreatie. Daarnaast zijn er ook een aantal overgangsgebieden. Daarin worden er in principe geen zwemzones voorzien en evenmin strandbars, badcabines of andere constructies. Men mag wel in die gebieden komen, maar men mag er geen nivelleringswerken of mechanische afvalverwijdering uitvoeren, zodat een spontane groei zich daar verder kan ontwikkelen.

De zorgplicht voor de natuurlijke ontwikkeling is al vervat in de bestaande strand- en zeedijkconcessies aan de kustgemeenten. Dit standpunt werd recent herbevestigd aan de kustburgemeesters, gelet op het feit dat zij aan het bekijken waren hoe ze toekomstgericht en in het kader van corona bijkomende ruimte konden innemen voor het toeristische seizoen. Daarom werd er nog eens heel duidelijk

meegegeven dat in die overgangsgebieden sowieso de zorgplicht geldt voor de natuurlijke ontwikkeling en dat er daarmee rekening moet worden gehouden.

Samenvattend kan ik u meegeven dat we het duin-voor-dijkprincipe onderzoeken, onder meer in het kader van het complex project Kustvisie. We zetten al in op twee concrete proefprojecten, we geven kansen aan de natuur in de overgangsgebieden en we nemen nu al natuurontwikkeling op in de bestaande strand- en zeedijk-concessies. Ten slotte gaan we ook verder in overleg met zowel het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) als met de kustgemeenten, om te bekijken hoe we daar in de toekomst verder mee kunnen omgaan. Ik dank u.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Dank u, minister, voor uw antwoord. We zijn ons ervan bewust dat er al het een en ander gebeurt van beleidsvoorbereidend werk. U weet dat we nog voor de coronacrisis van gedachten hebben gewisseld over de inspanningen die Vlaanderen jaarlijks moet doen voor de zandsuppletie. Budgettair komt dat erop neer dat men geld in een bodemloze put stort, want na elke storm, na elk herfst- en winterseizoen is diezelfde schade opnieuw aanwezig. Dan moet men weer investeren om de schade te herstellen. Financieel zijn we daar toch heel bezorgd over. Daarnaast geloven we dat er toch echt kansen zitten in die combinatie van strand en duinvorming. We zijn blij dat dat door een aantal pilootprojecten duidelijk zal worden. We moeten toch niet met de kraan open blijven dweilen. Het is een beetje de kip of het ei: hoe minder begroeiing er is, hoe meer zanderosie door de wind. Als we de begroeiing in een aantal gebieden mechanisch blijven tegengaan, zal het moeilijk worden om de erosie onder controle te krijgen. Ik begrijp uiteraard dat dat om een genuanceerde aanpak vraagt. Duinvorming zal op de ene plaats geschikter zijn dan op de andere.

Wanneer zal er zicht zijn op de resultaten van die pilootprojecten?

Hebt u zicht op de ambitie om die toekomstige kustlijn uit te tekenen, dit in overleg met de lokale besturen en met de afweging van alle functies die onze kust heeft? Wat is de timing van dat toekomstplan? Ik denk alvast dat we dit momentum moeten aangrijpen om te proberen meer inzicht te krijgen en dat we ook moeten versnellen om dit aan alle betrokkenen duidelijk te maken.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik zou het pleidooi van mijn collega, de heer Vaneekhout, willen bijtreden. De kust heeft natuurlijk heel veel functies en de kustveiligheid is heel belangrijk, daar staan we in Vlaanderen toch wel achter. Er is de laatste jaren qua investeringen wel een versnelling geweest. Maar als men dit vergelijkt met wat men bijvoorbeeld in Nederland en Cadzand heeft gedaan, dan ziet men daar een mooie en prachtige visie op de kustbeveiliging en natuurontwikkeling enerzijds en op toerisme en genieten anderzijds. Ik denk dat er bij ons soms te veel een conflictmodel gehanteerd wordt. Het lijkt wel alsof je bij ons niet naar de kust zou gaan, indien er zich daar duinen en natuur ontwikkelen. In Cadzand heb je bijvoorbeeld een grote duinenontwikkeling die de kust beschermt, maar aan de andere kant heb je ook heel veel mooie staketsels waarop je kunt eten en drinken, waarop er heel veel beleving is, en dit elke 200 meter. Ik denk dat onze Vlaamse kust ook wel een stukje vragende partij naar die synergie is, zoals in het pilootproject. Je hebt synergie tussen enerzijds een verstandige manier om met dat zand om te gaan, en anderzijds de natuur die toch voor heel veel mensen vandaag belangrijk is – want in deze coronatijd waarderen mensen die natuur zeker – en dit in combinatie met het toerisme en de kustveiligheid. Ik wilde vanuit onze partij toch nog eens benadrukken dat het geen of-ofverhaal is, maar een en-enverhaal.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Vooreerst wens ik collega Vaneekhout een gelukkige verjaardag te wensen. Hij is vandaag 35 jaar, dus bij deze een virtuele kus. De echte kussen volgen misschien later, over enkele weken of maanden. Dit terzijde.

Collega Vaneekhout stelt een heel terechte vraag. Het is een bezorgdheid, vooral als we kijken naar de klimaatverandering die op ons afkomt, dat we veel tandjes bij moeten steken om onze kust maximaal te beveiligen. We hebben begin maart in de commissie nog gediscussieerd over storm Ciara en nog twee andere stormen, die veel schade aangericht hebben aan onze kust.

Vorige week hebben we tijdens de begrotingsbespreking 5,5 miljoen euro goedgekeurd, alleen maar voor dringende herstelwerkzaamheden. Ik ga er dus van uit dat het volledige herstel van de schade door die storm veel meer zal kosten dan die 5,5 miljoen euro. In 2017 kostte storm Dieter ons 20 miljoen euro. We hebben dan ook nog de kost van het stuifzand. Dat komt op ongeveer 2,5 miljoen euro per jaar, gedeeltelijk betaald door het Vlaamse Gewest en gedeeltelijk door de gemeenten.

Dat zijn heel grote bedragen voor alleen maar het herstel en onderhoud van onze kust. Laat mij wel duidelijk zijn dat wij vanuit West-Vlaanderen heel blij zijn met de nodige aandacht vanuit Vlaanderen voor onze kust. Dat is niet alleen goed voor West-Vlaanderen, maar voor heel Vlaanderen. De kust heeft een enorme economische, toeristische en ecologische impact. Die meerwaarde is zeker niet te onderschatten.

Ik heb het nu nog niet gehad over de kost om onze havens te beschermen tegen de klimaatverandering. Het gaat dus om heel grote budgetten.

We hebben in de vorige commissievergadering gesproken over het complex project Kustvisie, vroeger de Vlaamse Baaien. De minister heeft er nu ook naar verwezen. Ondertussen zullen er twee pilootprojecten starten, maar ik zou de minister toch willen vragen om een tandje bij te steken. Het project is gestart in 2013. We zijn intussen zeven jaar verder. Ik weet dat Vlaanderen heel graag onderzoekt en graag veel studies doet, maar het is nu toch wel het moment om een tand bij te steken en ervoor te zorgen dat onze kust maximaal kan worden beveiligd, op welke wijze dan ook. Zoals collega Vaneekhout zei, mag het toeristische aspect zeker niet genegeerd worden, net als het economische aspect.

Minister, ook vanuit onze partij zijn we dus vragende partij om de nodige aandacht te besteden aan onze kustbeveiliging.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen, collega's.

Mijnheer Vaneekhout, er is het project Raversijde-Oostende en het project Middelkerke. Die zullen dit jaar gegund worden voor uitvoering. U vraagt ook naar de monitoring en dergelijke. Dat is alleszins mee opgenomen in het bestek. Het is ook ingebed in een Europees Interregproject. Dat wordt dus allemaal meegenomen. Het loopt alleszins tot in het najaar van 2020. Tegen dan zullen we waarschijnlijk heel wat meer weten over de resultaten van die twee proefprojecten, die uiteraard belangrijk zijn om verder mee op te volgen. Ze worden nu zo snel mogelijk aanbesteed en zullen in het najaar uitgevoerd worden. Als er een positieve evaluatie uit volgt, zullen we zeker overwegen om dat ook op andere plaatsen mee op te nemen.

Wat collega's Van Volcem en Fournier benadrukken, kan ik alleen maar beamen. De synergie tussen natuur, toerisme, economie en kustveiligheid, al die facetten samen, moeten we natuurlijk in zijn totaliteit bekijken, en die zijn samen uiteraard heel belangrijk.

We blijven daar alleszins ook zeker op inzetten. Ik heb het daarstraks al gehad over het complex project Kustvisie, daar zijn we weer volop mee bezig. U denkt misschien dat u daar op dit ogenblik niet veel meer over gehoord hebt, maar onze administratie is daar alleszins mee bezig. Een aantal maanden geleden is er ook een overleg geweest met de kustburgemeesters om ook daar een zo groot mogelijk draagvlak te hebben om daar allemaal mee voort te gaan. We hopen dat we inzake die procedure van complexe projecten zo snel mogelijk kunnen komen tot een soort voorkeursbesluit om te kijken hoe we daarin verder moeten.

De tijd staat inderdaad niet stil en we moeten wel degelijk werk maken van die kustbeveiliging. Dat doen we enerzijds via het Masterplan Kustveiligheid, dat al langer loopt, en anderzijds ook via de procedure complex project Kustvisie, waar we ten volle op blijven inzetten. Het laatste hierover is dus zeker nog niet gezegd en het zal zeker nog zijn vervolg kennen.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik ben ook dankbaar voor de steunbetuigingen en de ondersteuning van collega's Van Volcem en Fournier voor de vraag die we stelden. Het is belangrijk dat we hier geen hokjesdenken van maken. De verwijzing naar de goede Nederlandse voorbeelden zijn interessant, omdat er daar wel in geslaagd wordt om niet in tegenstellingen tussen natuur en recreatie en toerisme te vervallen en omdat er daar volgens mij een iets creatievere kijk is op hoe we met onze kust kunnen omgaan.

Die uitdaging ligt voor ons en die is groot, maar uiteraard hebben we geen tijd te verliezen. Kustbeveiliging zal immers een zeer belangrijk probleem zijn de komende jaren; dat zal zeer snel op ons afkomen. We zien trouwens ook al bij grotere stormen dat de impact sowieso groot is.

Het is ook een financiële uitdaging. In krappe tijden is het zonde dat we jaarlijks zo veel geld moeten storten in werk dat zich iedere keer opnieuw aanbiedt en waar waarschijnlijk alternatieven voor zijn. Ik geloof ook echt in de economische recreatieve kansen van die combinatie met natuur, in een bepaald publiek dat op zoek is naar iets avontuurlijkere stranden om hun ding aan onze kust te doen. Het is goed dat die twee pilootprojecten lopende zijn, dat die aanbesteding loopt. Wie weet, misschien zijn er toch nog dingen die op ons pad komen die maken dat we al een aantal andere projecten eerder kunnen aandienen? Dit kan een momentum zijn, omdat we een aantal natuurlijke situaties op het strand zien ontstaan. Ik zou daar dus toe oproepen.

Ten tweede: wat het complex project Kustvisie betreft, zullen wij uiteraard in deze commissie blijven opvolgen dat we daar zeker niet stilvallen en dat we daar op relatief korte termijn, in overleg met de lokale besturen, echt naar een concreet voorstel gaan. Zoals collega Fournier terecht zegt, mogen we niet alleen goed zijn in studeren, maar moet het ook leiden tot daden, en die kunnen niet te lang meer op zich laten wachten. Dank u wel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteit na corona – 2356 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, het coronavirus heeft een enorme impact gehad op de mobiliteit in Vlaanderen. U weet dat ik voor corona al diverse

keren in deze commissie was tussengekomen om te zeggen dat mensen motiveren om zich minder te verplaatsen, een betere oplossing is dan het invoeren van heffingen.

Maar terwijl het aantal reizigers op het openbaar vervoer fors terugviel en de files op de wegen plotsklaps verdwenen, werd de fiets plots populairder dan ooit. Ik vond dan ook dat u met 'Blijven fietsen allemaal' een heel goede campagne hebt gelanceerd. Experts menen dat het coronavirus een blijvende impact kan hebben op onze samenleving en onze mobiliteit. Zo zou thuiswerk wel eens een blijver kunnen zijn. Veel bedrijven waren tot nu toe aarzelend om thuiswerk te omarmen om diverse redenen, tot ze door de lockdown in feite niet anders konden.

Er was ook een beperkte afname van het autoverkeer en dat leverde grote reistijdswinsten op. Thuiswerk kan dus een essentiële factor zijn in het aanpakken van de files, samen met een modal shift naar meer duurzame vervoersmodi. Een vermindering van het autoverkeer door thuiswerk kan evenwel ook leiden tot het omgekeerde: een reverse modal shift. Doordat er minder files zijn door het vele thuiswerk opteren mensen er dan weer voor om opnieuw de wagen te nemen in plaats van het openbaar vervoer of de fiets. Omdat ze op die manier sneller zouden zijn of omdat ze angst hebben om bijvoorbeeld de bus te nemen – we zien op het nieuws de niet altijd leuke beelden van de collectieve vervoersoplossingen.

Minister, het is belangrijk dat we de positieve elementen van een crisis onthouden: het heeft geleid tot meer thuiswerk en een veel grotere belangstelling voor de fiets. Ik denk dat de handelaars nog nooit zoveel fietsen hebben verkocht. Iedereen die vroeger wat weigerachtig stond tegenover de fiets, schaft zich er nu toch een aan, omdat je ook veel vrijer bent met de fiets. Met de fiets mocht je je ook als eerste verder verplaatsen; je mocht bijvoorbeeld je stad uitrijden met de fiets. Ik denk dat zo heel wat mensen de elektrische fiets hebben overwogen.

In Het Laatste Nieuws van 26 mei lanceerde Alexander D'Hooghe enkele voorstellen om het toekomstig mobiliteitsbeleid mee vorm te geven. Zo stelde hij duidelijk dat vervoer meer vraaggestuurd zou moeten zijn en dat de traditionele manier waarop wij denken en het vervoer organiseren of willen nemen, voor een stuk op de schop moet. Hij verwijst daarbij ook naar het monopolie van De Lijn en de NMBS. Hij pleitte in zijn stuk onder andere ook voor het toelaten van bedrijfjes die 'demand-responsive transit' (DRT) aanbieden: een gedeeld transport op vraag dat ergens het midden houdt tussen busvervoer en taxidiensten. In de vorige commissie pleitte hij daarom ook al voor de app waarin je een traject kunt ingeven en waarbij je de vele transportmodi ziet waarmee je het snelst, het goedkoopst en het gemakkelijkst via verschillende diensten op je bestemming geraakt. Alexander D'Hooghe eindigde zijn betoog met de positieve boodschap dat we in Vlaanderen zo'n mobiliteitsramp zijn dat we marktleider zouden moeten worden in het aanbieden van oplossingen, die we dan aan de rest van de wereld kunnen verkopen.

Minister, hoe staat u tegenover die visie, en welke hinderpalen bestaan er momenteel voor de invoering van de DRT-diensten?

Welke initiatieven zult u nemen om de positieve evoluties die de coronacrisis heeft teweeggebracht, in de toekomst te behouden? Zullen er ook campagnes gevoerd worden om telewerk te stimuleren?

Op welke manier zal het vertrouwen in collectieve vervoersoplossingen, maar ook in deelsystemen, worden hersteld? Zult u hiervoor diverse initiatieven nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Van Volcem, dank u voor de vraag. Ik heb het artikel van Alexander D'Hooghe in Het Laatste Nieuws uiteraard met veel aandacht

gelezen. Er zitten sowieso heel wat positieve elementen in, die ik uiteraard graag mee wil onderstrepen. Hij zegt onder andere dat de elektrificatie van de fiets een zeer positieve zaak is. Door die evolutie kunnen mensen langere afstanden afleggen in het woon-werkverkeer. Vijf jaar geleden was het misschien niet denkbaar dat men meer dan 5 kilometer zou afleggen met de fiets. Vandaag zien we dat heel wat mensen in het kader van het woon-werkverkeer gebruikmaken van de elektrische fiets, van de speedpedelecs. Ik denk dat het sowieso een goede zaak is dat hij dat mee onderschrijft; wij ondersteunen dat alleszins ten volle. We zetten ten volle in op fietsinfrastructuur. Ik heb vorige week in deze commissie nog gezegd dat we 180 miljoen euro extra investeren in fietsinfrastructuur voor het jaar 2020.

Wat de opmerkingen over DRT betreft, denk ik dat we daar alleen maar positief tegenover kunnen staan. Ik kan wat dat betreft sowieso verwijzen naar wat in onze beleidsnota staat, met meer in het bijzonder het hele verhaal van de MaaS-applicaties (Mobility as a Service), waar we ten volle op willen inzetten. We willen zorgen voor een dataplatform, voor een heel goede uitwisseling van die data door een open datasysteem, zodat tal van MaaS-spelers daarop kunnen intekenen en zo kunnen zorgen voor een vraaggestuurde mobiliteitsoplossing op maat van eenieder.

De titel van het artikel stelde al dat alle monopolies weg moeten, dat we zouden moeten afstappen van vaste schema's en routes. Zo ver wil ik uiteraard nog niet gaan. U weet dat alle vervoersregio's op dit ogenblik volop bezig zijn met de opmaak van hun vervoersplannen en het invullen van kernnet en aanvullend net. Ik denk dat we daar allemaal op dit moment nog ten volle aan moeten vasthouden. Ik heb er ook alle vertrouwen in dat zowel de NMBS, voor het treinnet, als De Lijn, voor het kernnet en aanvullend net, de plannen verder kunnen uitrollen. Dat neemt echter niet weg dat we zeker oog moeten hebben voor nieuwe technologische ontwikkelingen en applicaties. Een belbus is misschien sowieso ook al een vraaggestuurd iets, want men begeeft zich op vraag van een individu naar een bepaalde locatie en zet die persoon ook af. Met slimme applicaties of DRT-systemen zou eenvoudig kunnen worden gezorgd voor collectief of openbaar vervoer op maat. Ik denk alleszins dat dat zeker in de toekomst moet kunnen en dat we zeker volop die kaart moeten trekken.

Ik sta alleszins volop open voor die nieuwe mobiliteitssystemen. De heer D'Hooghe gaf in zijn persartikel het voorbeeld van New York. Enerzijds is er het feit dat daar veel meer mensen er potentieel gebruik van kunnen maken, maar anderzijds ook het feit dat daar misschien ook minder regels gelden inzake tal van vervoersforums. Dat maakt het natuurlijk iets makkelijker. Als er minder regels zijn, maakt dat het sowieso altijd eenvoudiger. We kunnen al die leerprocessen alleen maar mee opnemen. Dan heb ik het eigenlijk niet alleen over het vervoer van personen, maar ook over het transport van goederen. U weet dat diverse bedrijven nu al willen gebruikmaken van start-ups die via apps zorgen voor het transport van goederen. Er zijn misschien nog wel een aantal hinderpalen, maar het lijkt me zaak om daar toekomstgericht zo goed mogelijk werk van te maken, zodat die DRT-diensten zowel inzake personenvervoer als inzake goederentransport verder kunnen worden uitgerold.

Bijkomend wil ik nog verwijzen naar onze beleidsnota voor wat er in het artikel staat rond het verhaal van de vrije busbanen en dergelijke. Ook daar willen we in de toekomst ten volle op inzetten, zodat andere vormen van collectief en privaat vervoer daar ook gebruik van kunnen maken. Alle vormen van duurzaam vervoer zouden sowieso extra in de picture moeten komen, zodat mensen een bewuste keuze kunnen maken voor duurzame vervoersmodi in plaats van automatisch te kiezen voor de auto, om zo onze modal shift te kunnen behouden.

Ik kom tot uw tweede vraag in verband met de positieve evoluties die we kunnen distilleren uit de coronacrisis: enerzijds het fietsgebruik, waar we het al een paar

keer over hebben gehad, en anderzijds het verhaal van het telewerk. We hebben er allemaal al veel van kunnen proeven. Vandaag was misschien een iets minder goed voorbeeld, omdat mijn pc het eventjes liet afweten, maar heel wat werkgevers en ook werknemers zijn zich er op dit ogenblik van bewust dat telewerk een heel positief verhaal kan zijn. Het betekent immers minder files, minder tijd waarop men stilstaat om zich naar en van het werk te begeven. Er is dus tijdswinst; het is beter voor het leefmilieu, want er is minder luchtvervuiling; en er is meer verkeersveiligheid. Als er minder verkeer en minder files zijn, dan verhoogt uiteraard de verkeersveiligheid. Ten slotte is er ook een betere 'work-life-balance'.

Kortom, dat zijn heel wat positieve elementen die we zeker in de toekomst blijven uitdragen; en dat doen we door extra campagnes te lanceren. In het verleden lanceerde het Netwerk Duurzaam Ondernemen een aantal campagnes in samenwerking met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), onder andere in het kader van de Week van de Mobiliteit alsook de Nationale Telewerkdag. In het verleden stonden we soms wel wat weigerachtig tegenover telewerk, terwijl we de voorbije maanden duidelijk lessen hebben kunnen trekken en tot de conclusie zijn gekomen dat dit ook een goede manier is, niet alleen van werken maar ook van vergaderen. Daar moeten we in de toekomst zeker nog ten volle op inzetten. Wat dat betreft, heb ik aan onze administratie gevraagd om te kijken hoe we het verhaal van het thuiswerk in de toekomst nog beter kunnen organiseren en nog meer onder de aandacht kunnen brengen.

Het gebruik van deelsystemen is zeer drastisch teruggevallen ingevolge de noodmaatregelen in het kader van de coronacrisis, op een gegeven moment tot 30 procent, en bij het openbaar vervoer zelfs tot 5 procent. De deelmobiliteitssystemen zetten volop in op tal van hygiënemaatregelen en het extra zuiver maken van alle toestellen die zij ter beschikking stellen. Via het noodfonds hebben wij een bedrag van 460.000 euro vrijgemaakt om alle vormen van deelmobiliteit extra steun te kunnen geven, onder de vorm van een tegemoetkoming in een aantal kosten, zoals verzekeringskosten, en verkeersbelasting. Daarnaast hebben we heel wat grote sensibiliseringscampagnes opgezet om te blijven fietsen, maar ook om andere deelmobiliteit te gebruiken. U ziet ze onder andere ook op de bussen en de trams van De Lijn. Het blijven fietsen is alleszins een goede zaak voor Blue-Mobility. Daar blijven we ten volle op inzetten. We hopen dat we zodoende in de toekomst toch nog meer kunnen inzetten op de modal shift, waarbij wij een aandeel van 40 procent duurzame vervoersmodi beogen, in de stedelijke kernen zelfs 50 procent.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, dank u wel voor uw uitvoerig antwoord. Ik zit volledig op uw beleidsvisie natuurlijk. Hebt u enig zicht op de timing van de invoering van de DRT-diensten? Data is een beetje het nieuwe asfalt. Iedereen is veel geld waard, niemand zal het prijsgeven, maar het is zeer belangrijk om het te kunnen doen slagen.

Mijn vraag is welke stappen u zult ondernemen om dit zo concreet mogelijk te maken en binnen welke termijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Data is het nieuwe asfalt. De administratie is volop bezig om die data nog toegankelijker te maken voor tal van instanties die zich momenteel op de markt begeven. We weten ook dat heel wat private ondernemers momenteel bezig zijn met de ontwikkeling van die app.

Twee elementen zijn heel belangrijk in het vraaggestuurde mobiliteitsverhaal: enerzijds onze mobiliteitscentrale, waarvoor de aanbesteding lopende is en die we

tegen eind dit jaar hopen te gunnen, en anderzijds de volledige integratie van alles inzake ticketing.

Wanneer mensen in de toekomst van punt A naar punt B willen gaan, moeten zij heel eenvoudig met de app, die door tal van private spelers wordt aangeboden, en mits zij gebruik kunnen maken van alle mogelijke toegankelijke data, kunnen bekijken welk vervoersmiddel daartoe het best kan worden gebruikt en het ticket daarvoor kunnen reserveren. Ik bedoel dan niet alleen het ticket voor trein, tram of bus, maar misschien ook voor verschillende vormen van deelmobiliteit. Dat is alleszins waar we naartoe moeten gaan en ik hoop dat we daar zo snel mogelijk mee vooruit kunnen. Die mobiliteitscentrale speelt daarbij een heel belangrijke rol. Ik hoop dan ook dat die tegen eind dit jaar kan worden gegund.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de goedkeuringsprocedure van de regionale mobiliteitsplannen – 2366 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, we staan voor belangrijke tijden inzake de vervoerregio's. De vijftien Vlaamse vervoerregio's moeten tegen december 2021 elk een regionaal mobiliteitsplan finaliseren. In het decreet Basisbereikbaarheid staat daarover: "De vervoerregioraad stelt het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan vast. Het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraden van de vervoerregio. De goedkeuring door de gemeenteraad is voor de gemeente een voorwaarde om subsidies te verkrijgen als vermeld in artikel 29. Bij gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad beslist de Vlaamse Regering minstens over het aanvullend net en het vervoer op maat." Ik denk of hoop althans dat de kans klein is dat bepaalde vervoerregio's geen consensus bereiken, maar je weet natuurlijk nooit. De Raad van State stelde in het advies op het voorontwerp van decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest betreffende de basisbereikbaarheid dat het juridisch statuut van het regionaal mobiliteitsplan in het voorontwerp daardoor op een zeer dubbelzinnige wijze geregeld wordt en dat dat statuut derhalve grondig moet worden herbekeken en uitgeklaard.

De Vlaamse administratie is al enige tijd aan het werk om de goedkeuringsprocedure van deze regionale mobiliteitsplannen uit te schrijven. Dat is belangrijk, maar nog belangrijker is misschien dat is vastgesteld dat voor de regionale mobiliteitsplannen een MER-procedure (milieueffectrapport) vereist is, inclusief een openbaar onderzoek. Op zich is dat geen probleem, maar dat zou door alle driehonderd Vlaamse steden en gemeenten apart moeten gebeuren.

Er zijn wat onduidelijkheden over waar het beslissingspunt en het zwaartepunt liggen. Wie kan met betrekking tot mobiliteitsplannen waarover beslissen? Dat maakt me een beetje bezorgd.

Minister, er is sprake van een ontwerp van wijzigingsdecreet dat in opmaak zou zijn. Wat is de actuele status van dat ontwerp van decreet?

Wat is uw standpunt over de rol die de Vlaamse Regering zelf moet spelen en over de rol van de vervoerregioraad en de gemeenteraden in het hele traject van het goedkeuringsproces voor de regionale mobiliteitsplannen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, uw eerste vraag betreft de actuele status van het ontwerp van wijzigingsdecreet. Wij noemen dat een verzamel-decreet, want het is bedoeld om heel wat bepalingen inzake gemeenschappelijk vervoer, algemeen mobiliteitsbeleid, weginfrastructuur, wegenbeleid, waterinfrastructuur en waterbeleid aan te passen.

Dit ontwerp van decreet stond al op 6 maart 2020 voor een principiële goedkeuring voor het eerst op de agenda van de Vlaamse Regering. Op 9 april 2020 is er een tweede principiële goedkeuring geweest. Op 28 mei 2020 hebben we het advies van de Raad van State met betrekking tot dit ontwerp van decreet gekregen. Het komt er nu op aan de verschillende opmerkingen van de Raad van State zo snel mogelijk te verwerken. De administratie is hiermee bezig. Vervolgens willen we het ontwerp van decreet zo snel mogelijk naar de Vlaamse Regering en naar het Vlaams Parlement brengen, zodat tegemoet kan worden gekomen aan de elementen waar u specifiek naar hebt verwezen. Het gaat dan onder meer om de consensus en alleszins ook om de plicht inzake milieueffectrapporten. We kiezen voor het integratiespoor. Als de Vlaamse Regering dat overneemt, hoeft niet elk lokaal bestuur een aparte MER-procedure te starten.

Wat mijn standpunt over de rol van de Vlaamse Regering betreft, kan ik nog meedelen dat het goedkeuringsproces voor de regionale mobiliteitsplannen voor de Vlaamse Regering, de vervoerregioraad en de gemeenteraad een gedeelde verantwoordelijkheid blijft. Door al die Vlaamse en gemeentelijke bevoegdheden met betrekking tot de opmaak en de inhoudelijke voorbereiding samen te brengen, speelt de dynamiek binnen de vervoerregioraad uiteraard een rol. De vertegenwoordigers van de Vlaamse instanties en van de gemeenten werken gezamenlijk verder aan de gewenste visie. Het is de bedoeling dat dit zo veel mogelijk in consensus gebeurt, maar dat zal moeten blijken als we de komende maanden naar een finalisering van de plannen gaan. Het is een verantwoordelijkheid van alle instanties samen. Ik hoop dat we met zijn allen snel kunnen landen en dat hier zo snel mogelijk een positief verhaal uit volgt.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor de antwoorden. Ik heb nog twee bemerkingen en een concrete vraag.

Het is zeer positief dat we minstens het standpunt delen dat het gek zou zijn die MER-procedure voor alle 300 Vlaamse gemeenten te laten lopen. Dat zou enorm veel tijd, moeite, inzet van mensen en vooral centen kosten. Als we dat op een bepaalde manier kunnen vereenvoudigen, is dat mooi meegenomen. Daar ben ik heel blij om.

Ik stel deze vraag om uitleg omdat de geest van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid voor mij heel duidelijk is. We leggen de autonomie bij de lokale besturen, die zelf meer middelen en handvaten krijgen om het regionaal en lokaal mobiliteitsbeleid uit te werken.

Dus, ik zou vragen daar de nodige aandacht aan te blijven besteden. Het is belangrijk dat die lokale besturen zelf beslissingen kunnen nemen over de regio-raad. Als er geen consensus is, moet er worden opgetreden. Het zou gek zijn om de goede elementen die al zijn afgesproken, in de vuilnisbak te kieperen en met een nieuwe lei te beginnen vanuit de Vlaamse Regering.

Op 28 mei heeft de Raad van State een advies gegeven. Ik weet niet of u daar al inzage in gekregen hebt. Kunt u daar vandaag al iets over zeggen?

Hebt u zicht op de concrete timing? Wanneer zal het wijzigingsdecreet nog eens aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd? Wanneer zal het in het parlement besproken kunnen worden? Het zou handig zijn dat de gemeenten, die allemaal deel uitmaken van zo'n regioraad, daarover duidelijkheid kennen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, vorige week donderdag, 28 mei, hebben we een vrij lijvig advies gekregen van de Raad van State over het verzameldecreet. Het is onze ambitie om het zo snel mogelijk terug te brengen naar de Vlaamse Regering. Dat zal nog niet voor morgen zijn. Of de week nadien haalbaar is, daar twijfel ik ook nog aan. We willen het zo snel mogelijk naar de regering brengen om het nadien in het parlement te laten goedkeuren.

Ik kan alleen maar onderschrijven wat u zegt. Die elementen zijn opgenomen in het decreet Basisbereikbaarheid, met die verantwoordelijkheid en vooral die bottom-upbenadering ten behoeve van de lokale besturen. Dat onderschrijven we volledig. We zijn ook nog bezig met een ontwerpbesluit voor de opmaak van het proces en om heel het verhaal van die MER-procedure en dergelijke mee op te nemen om zodoende te blijven benadrukken dat de rol van de lokale besturen zeer essentieel is. Het is de bedoeling om op dat elan verder te gaan.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik ben bijzonder tevreden dat we over dit dossier hetzelfde denken. Het zou er nog aan mankeren dat dat binnen de meerderheid niet lukt. Ik ben daar dus blij om.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Dochy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitbreiding van de inname van het openbaar domein door de horeca en de impact op een duurzame mobiliteit – 2369 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Dochy heeft het woord.

Bart Dochy (CD&V): Voorzitter, minister, straks mag een deel van de horeca weer open. Horeca Vlaanderen krijgt vandaag veel vragen over de inname van het openbaar domein, hoe de procedures in elkaar zitten voor het aanleggen van een terras op het openbaar domein, of dat kan in het centrum van de gemeente of langs de wegen.

Anderzijds – en het kwam al aan bod naar aanleiding van een vraag van mevrouw Van Volcem – is de mobiliteit gewijzigd. Er is veel gebruik gemaakt van de fiets en er is een mooie toolbox voor duurzame mobiliteit geïntroduceerd door de Vlaamse overheid. Dat is zeer mooi. De gemeenten kunnen bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) ook vragen om tijdelijke schilderwerken aan te brengen op gewestwegen op het grondgebied van de gemeente. Er is zelfs in een budget voorzien van 3000 euro per gemeente om die zaken uit te voeren.

Er zijn aanvragen om openbaar domein in te nemen en daar moeten procedures aan voorafgaan. Er kunnen al dan niet keuzes worden gemaakt door AWV, daar waar een restweg door het centrum van een gemeente loopt of waar de horecazaak aan de gewestweg ligt.

Minister, wat zijn de richtlijnen vanuit AWV voor het innemen van een parkeerplaats langs een gewestweg? Wordt daarvoor een draaiboek uitgewerkt?

Wie is verantwoordelijk voor de inrichting en omvorming van de openbare ruimte langs de gewestweg, meer specifiek het voetpad en de parkeerplaats?

Welke minimale afstand ten opzichte van de gewestelijke rijweg is aanbevolen voor een tijdelijke inrichting?

Welke minimumvereiste is aanbevolen om de toegankelijkheid van voetpaden te waarborgen?

Kan een voetpad tijdelijk als terrasruimte worden ingenomen indien een stuk van het aanliggend parkeervak als voetpad kan worden ingericht?

Hoelang kunnen dergelijke tijdelijke maatregelen van kracht blijven?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Dochy, dank u voor uw vragen en ook voor het feit dat u onze toolbox duurzame mobiliteit nog even 'in the picture' brengt. Ik zei al dat het een dynamische toolbox is waaraan telkens nieuwe elementen kunnen worden toegevoegd. Gelet op de nood aan grotere terrassen voor de horeca zijn we volop bezig om daar verder werk van te maken.

Uw eerste vraag gaat over een mogelijk draaiboek inzake het innemen van het gewestdomein of van de openbare ruimte naast de gewestwegen. Mijn administratie is volop een en ander aan het uitwerken. Daarmee bedoel ik enerzijds de inrichtingsprincipes, anderzijds de wijze van aanvragen en ten slotte ook de retributies.

Voor de inname van het gewestdomein moet AWV sowieso retributies geven. Sinds de coronacrisis zijn er geen retributies meer geïnd. Wij hebben aan de administratie gevraagd om vrijstelling van retributie toe te kennen tot het einde van 2020. Zo kunnen we wat meer ademruimte geven aan de horecasector, voor diegenen die op dit ogenblik onderhevig zouden zijn aan het betalen van een retributie.

Inzake de vergunningen voor inname van openbaar domein kan ik zeggen dat voor diegenen die op dit ogenblik al een inname hebben, maar die naar een grotere inname zouden willen gaan, AWV akkoord is om dat gewoon te laten verlopen via een eenvoudige melding. Men hoeft dus niet de volledige procedure te doorlopen. Voor diegenen die nog geen inname van het openbaar domein hebben om een groter terras te maken, is het voorstel om daar sowieso de procedure wel te laten verlopen, maar om daar dan wel zeer snel gevolg aan te geven. Al dan niet een goedkeuring geven moet een kwestie zijn van enkele dagen.

Voor de inrichtingsprincipes als dusdanig moeten we ook soepelheid aan de dag leggen. Vaak weten de lokale besturen het beste hoe de situatie er ter plaatse uit ziet en hoe men het zou kunnen inrichten. Ik heb dus alle vertrouwen in de lokale besturen, ook voor het herinrichten van het gewestdomein. Maar natuurlijk zijn de principes van verkeersveiligheid wel heilig. We houden dus vast aan zowel het vademecum voor fietsvoorzieningen als aan het vademecum voor vergevingsgezinde wegen, in die zin dat voetpaden een minimumbreedte moeten hebben van anderhalve meter, zeker als het gaat over rolstoeltoegankelijkheid. Fietspaden moeten minstens 1,75 meter breed zijn, zodat ook fietsers voldoende ruimte hebben om te kunnen passeren.

Als men omleidingen voorziet, moet men er rekening mee houden dat die omleidingen tot een minimum beperkt dienen te blijven. Op dit ogenblik is men dit alles in kaart aan het brengen. Straks zullen alle lokale besturen hierover een schrijven ontvangen en zal alles duidelijk worden gecommuniceerd.

U vroeg ook naar de verantwoordelijkheid voor de inrichting en de omvorming van de openbare ruimte langs gewestwegen. U weet dat de inname van gewestdomein

tot de bevoegdheid van de Vlaamse overheid behoort. De vergunning wordt afgeleverd door AWW. Voor de signalisatie moet men zich richten, ofwel tot het lokale bestuur of tot de lokale politie, afhankelijk van hoe men dat op lokaal niveau heeft geregeld. Ook hiervoor zullen we aan de lokale besturen nog duidelijk de nieuwe onderrichtingen geven over de horeca in deze duurzame exitstrategie en de inname van de terrassen.

Een voetpad zou inderdaad tijdelijk als terrasruimte kunnen worden ingenomen, rekening houdende met de criteria. Verkeersveiligheid primeert en als men omleidingen voorziet, moet men die tot een minimum beperken. Uiteraard moet er steeds voldoende doorgang voor voetgangers en fietsers zijn.

Hoelang kunnen dergelijke tijdelijke maatregelen duren? Momenteel hangt alles af van hoe de coronapandemie evolueert. Zowel de inrichtingsprincipes voor terrassen als de vrijstelling van de retributies gelden tot eind 2020. We zullen dan moeten evalueren of het al dan niet ook in de toekomst verder moet lopen. Nu gelden ze tot 30 december van dit jaar.

De voorzitter: De heer Dochy heeft het woord.

Bart Dochy (CD&V): Minister, ik dank u voor uw zeer klaar en duidelijk antwoord, maar vooral voor de soepelheid die de administratie aan de dag zal leggen wanneer zulke aanvragen binnenkomen. Het systeem van de melding is natuurlijk ook zeer goed voor de mensen die reeds openbaar domein innemen. Ook vrijstelling van retributie is belangrijk voor de horeca. Het is belangrijk dat u dat op die manier zult doen.

Minister, u hebt gezegd dat die toolbox dynamisch is. Er is 3000 euro per gemeente voorzien om eventuele belijning aan te brengen. Kan er gebruik worden gemaakt van die 3000 euro voor de belijning van een terras of voor een inrichting die moet gebeuren om een terras veilig in te richten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Die toolbox is inderdaad dynamisch en moet vooral de lokale besturen informeren en faciliteren. Er zijn ook subsidies aan gekoppeld. Er is 3 miljoen euro uitgetrokken voor een aantal tijdelijke maatregelen. Voor gemeentewegen geldt het subsidiereglement van 50 procent, dus 1 euro voor 1 euro. Als men op gemeentelijk terrein iets wil doen, komen we tussen voor 50 procent, 50 procent komt van de lokale besturen zelf. Als het op gewestdomein is, dan kan men in principe aan AWW vragen om een aantal tijdelijke schilderwerken uit te voeren of een aantal instrumenten te leveren. Ik denk dat de aanvragen tot 15 juni kunnen worden gedaan; we zullen er zeker gevolg aan geven. In totaal is dus een bedrag van 3 miljoen euro uitgetrokken. Een bepaalde belijning valt onder schilderwerken, dus ik denk dat we soepelheid aan de dag moeten leggen en dat we dat moeten kunnen meenemen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het dragen van mondklappers door chauffeurs van De Lijn – 2375 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Voorzitter, collega's, minister, de Veiligheidsraad heeft beslist dat passagiers vanaf 12 jaar verplicht mondklappers moeten dragen. Voor de chauffeurs is het niet verplicht, maar wordt het wel gestimuleerd

en de meesten dragen er ook een uit voorzorg. Bussen van De Lijn dienen vanwege corona uitgerust te zijn met volledig afgesloten stuurcabines, maar we merken dat dit in de praktijk nog niet overal wordt toegepast.

Mijn collega Bart Claes heeft deze kwestie al aangeklaagd in de plenaire vergadering van 13 mei jongstleden. Zeker in gevallen waarbij de afsluiting niet echt betrouwbaar is, maar ook bij conflictsituaties is het dragen van een mondmasker best nuttig voor de chauffeurs van De Lijn, zeker om het virus niet verder te verspreiden. Het dragen van zo'n mondmasker kan soms echter hinderlijk zijn. Bij chauffeurs die een bril dragen bijvoorbeeld leidt dit vaak tot het aandampen van hun glazen, wat de zichtbaarheid beperkt en dus kan bijdragen tot gevaarlijke verkeersomstandigheden. Een warmtegevoel bij het dragen van een mondmasker kan bovendien leiden tot snellere vermoeidheid.

Minister, zijn er reeds cijfers omtrent het aandeel chauffeurs bij De Lijn dat een mondmasker draagt?

Is er reeds bestudeerd wat de impact is van het dragen van een mondmasker met betrekking tot de verkeersveiligheid?

Indien het dragen van een mondmasker inderdaad zou leiden tot snellere vermoeidheid, wordt er voor de chauffeurs dan een extra rustpauze voorzien?

Zijn al onze bussen en trams van De Lijn en onderaannemers al uitgerust met volledig afgesloten stuurcabines om de gezondheid van de chauffeurs maximaal te waarborgen, zodat ze tijdens het rijden niet altijd een beroep moeten doen op het dragen van een mondmasker?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Ryheul, ik dank u voor uw vragen. Het verhaal van de mondmaskers is al meer dan eens aan bod gekomen.

U vraagt naar het aandeel chauffeurs bij De Lijn dat een mondmasker draagt. Initieel had de Nationale Veiligheidsraad opgelegd dat iedereen ouder dan 12 jaar de mond diende te bedekken, via een mondmasker, een sjaal of ander materiaal. Nadien heeft de Nationale Veiligheidsraad de chauffeurs daarvoor een vrijstelling gegeven. Ik heb geen cijfers over hoeveel chauffeurs op dit ogenblik al dan niet een mondmasker dragen. Dat hangt af van de chauffeurs zelf. Als zij in een afgesloten stuurcabine zitten, hoeven zij hun mondmasker niet te dragen. De chauffeurs hebben wel de richtlijn gekregen dat, indien zij in direct contact komen met reizigers, ze wel het best onmiddellijk hun mondmasker opzetten.

Op de belbussen hebben de chauffeurs meer contact met de reizigers. Als ze in contact zijn met de reiziger, moeten ze hun mondmasker dragen. Een compartimentering is daar niet echt mogelijk.

U vraagt of er reeds werd bestudeerd wat de impact is van het dragen van een mondmasker op de verkeersveiligheid. We hebben geen weet van een concreet onderzoek naar het effect van mondmaskers op de verkeersveiligheid, bij chauffeurs van De Lijn of bij andere mensen die zich in het verkeer begeven. Op een bepaald moment is er door de vakorganisaties evenwel aangehaald dat een aantal mensen klachten hadden dat ze zich niet goed voelen als ze gedurende lange tijd een mondmasker dragen. Daarom is het voorstel gekomen om voor die compartimentering te zorgen. Zo kunnen chauffeurs hun masker afzetten wanneer zij volledig afgesloten zitten van de reizigers.

De Lijn voert momenteel een eigen risicoanalyse uit, via haar externe preventiepartner IDEWE. Zodra er daarover meer duidelijkheid is, zullen we daarover meer

gegevens hebben. Het wordt dus alleszins opgevolgd, maar een echte studie over de impact van het dragen van een mondmasker op de verkeersveiligheid is op dit ogenblik niet aan de orde.

U vraagt of er een extra rustpauze kan komen, omdat het dragen van een mondmasker tot een snellere vermoeidheid kan leiden. Op dit ogenblik is er geen bewezen verband of een objectieve relatie tussen het dragen van een mondmasker en vermoeidheid. Bovendien kan de chauffeur afgesloten zitten van de reizigers en daardoor zijn mondmasker uitdoen. Daarom denken we dat een extra pauze momenteel niet aan de orde is. Er zijn dus geen extra rustpauzes voorzien voor chauffeurs die hun mondmasker willen blijven dragen. Men moet daarbij het gezond verstand laten zegevieren. Men kan de mondmaskers afdoen, als men zich daar niet 100 procent goed bij voelt.

Alle bussen van De Lijn zijn sinds 18 mei 2020 uitgerust met een folie die de zone van de stuurcabine afschermt van het reizigersgedeelte. Alle trams van De Lijn beschikken ook over een afgeschermd stuurpost. Dit wil zeggen dat alle chauffeurs afgescheiden zitten ten opzichte van de reizigers. Chauffeurs kunnen dus hun mondmasker afzetten.

We hebben ook nog eens navraag gedaan bij de Belgische Federatie van Autobus- en Autocarondernemers (FBAA). Zij hebben bevestigd dat ook alle exploitanten of pachters van De Lijn intussen de nodige afscherming van de stuurcabine hebben aangebracht. Daar gelden dus dezelfde regels als bij de andere bussen en trams van De Lijn.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, wordt er reeds nagedacht om op langere termijn een coronastrategie te ontwikkelen? Als er in de herfst opnieuw een opflakking van het virus komt, zal er absoluut nood zijn aan een bredere teststrategie. Welke initiatieven worden nu al genomen om daarop te anticiperen en wordt er op regelmatige basis in voldoende testen voorzien voor de chauffeurs van De Lijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb vorige week in de plenaire vergadering al aangegeven dat we voor de langere termijn bestekken aan het bekijken zijn om in de trams en bussen elementen die veel worden gebruikt, zoals de bellen, maar ook de handvaten, met een bacteriewerende folie te bedekken zodat het risico op besmetting drastisch wordt verlaagd. Daarover wordt binnen De Lijn nagedacht en ook over wat men daarrond in de toekomst nog verder kan doen. Op grote schaal testen zal voor iedereen gelden. Dus dat moet niet zozeer binnen De Lijn zelf gebeuren. Natuurlijk is het zo dat als mensen zich ziek melden, men de door de gezondheidszorg uitgerolde procedure moet volgen, maar dat geldt voor alle organisaties en dus ook voor De Lijn.

Binnen De Lijn zelf kijken we dus ook hoe we toekomstgericht op een aantal elementen kunnen inzetten. Daarvoor kan ik u verwijzen naar wat er al is toegelicht in de plenaire vergadering van vorige week woensdag.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Bedankt, minister, voor uw duidelijke antwoord. Vlot en veilig naar het nieuwe normaal is de slogan van De Lijn. Omdat meten ook weten is, minister, zou ik wel willen pleiten voor een duurzame teststrategie voor de chauffeurs van De Lijn. Tenslotte draagt De Lijn als bedrijf naast veiligheid ook comfort hoog in het vaandel. Dit betreft niet alleen het comfort van de passagiers, maar ook van de chauffeurs.

Daarom zou ik willen vragen dat daar in de volgende warme en droge zomermaanden voldoende aandacht aan zou worden besteed.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het nog niet teruggeschroefde verbod op plezierritten met oldtimers – 2384 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, liefhebbers van oldtimers stelden zich de vraag waarom niet-essentiële verplaatsingen, plezierritten met hun oldtimer, nog niet werden toegestaan. Ze stelden zich die vraag voornamelijk omdat andere activiteiten met een even groot gevaar voor besmetting wel werden toegestaan, zoals rondvaartjes met plezierboten en zelfs sportvliegen. Plezierritjes met oldtimers werden echter niet als dusdanig vernoemd als toegestane activiteit.

Sinds de Veiligheidsraad van gisteren, 3 juni, is het systeem een beetje omgekeerd: in principe is alles nu toegestaan, tenzij wanneer expliciet vermeld wordt dat iets verboden is. Daardoor vervalt ook veel van de actualiteitswaarde van mijn ingediende vraag om uitleg. Ik heb wel nog één bijkomende vraag voor u, minister. Wat was de reden waarom plezierritten met oldtimers tot voor kort nog niet als dusdanig werden opgenomen als toegestane activiteit?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Claes, uw vragen zijn inderdaad een beetje ingehaald door de actualiteit en door wat de Veiligheidsraad gisteren heeft aangekondigd.

Wij hadden alleszins ook een aantal vragen gekregen van verschillende oldtimerliefhebbers, waarom zij hun oldtimer niet mochten gebruiken om uitstapjes te doen. Veel stond en viel natuurlijk met het hele verhaal van essentiële verplaatsingen. U verwijst naar een aantal dingen die wel konden, maar die beschouwde men meer als sportgerelateerd. Een ritje maken met de oldtimer werd veeleer beschouwd als een toeristische uitstap en dus niet als sportgerelateerd of als essentieel.

Omdat wij dus een aantal vragen hadden gekregen, hebben we zelf ook een schrijven gericht aan een aantal mensen binnen de Nationale Veiligheidsraad, met de vraag om ook met hen rekening te houden. Maar zoals u al zei, is er inzake vrije tijd en ontspanning met ingang van 8 juni veel meer toegestaan. Eigenlijk is alles toegestaan, behalve wat expliciet verboden is. En dan gaat het over conferenties, pretparken en binnenspeeltuinen, die pas vanaf 1 juli heropend mogen worden. Dat is uiteraard onder voorbehoud van wat straks in het uitvoeringsbesluit zal staan naar aanleiding van deze Nationale Veiligheidsraad. Ik hoop dat we dat morgen mogen verwachten, maar ik vermoed dus dat mensen met oldtimers vanaf 8 juni opnieuw uitstapjes zullen kunnen maken en kunnen genieten van hun hobby.

Voor de rest zijn de vragen inderdaad een beetje achterhaald. We hopen dus dat ze vanaf volgende week maandag allemaal de oldtimer weer uit de garage kunnen halen.

Bart Claes (Vlaams Belang): Bedankt voor dat duidelijke antwoord, minister. Ik denk inderdaad dat de meer dan honderdduizend oldtimerliefhebbers die Vlaanderen rijk is, blij zijn dat zij hun hobby weer ten volle kunnen beleven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.