



Vlaams
Parlement

vergadering **C217**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 11 juni 2020

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afschaffen van de vijftienminutenregel voor taxi's – 2410 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toekomst van De Lijn in het licht van het vertrek van de huidige directeur-generaal – 2418 (2019-2020)	5
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afstandsregels bij het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs – 2443 (2019-2020)	10
VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het flankerend beleid voor de werkzaamheden aan de R4 West – 2464 (2019-2020)	13

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afschaffen van de vijftienminutenregel voor taxi's – 2410 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, op 29 januari 2020 heb ik u een actuele vraag gesteld over de concrete uitrol van het Taxidecreet. Dat is een decreet dat zeer gevoelig ligt in het veld. Verschillende belangen spelen daar. In uw antwoord gaf u toen aan verder onderzoek te zullen doen om het uitvoeringsbesluit betreffende de vijftien minuten wachttijd verder te bekijken. Op 29 mei 2020 besliste de Vlaamse Regering om de vijftienminutenregeling te schrappen. Concreet betekent dat dat wanneer men een rit bestelt via een app, website of telefoon, de klant niet langer dan vijftien minuten dient te wachten. Rond de standplaatsen en ook bij Brussels Airport in Zaventem blijft de perimeter behouden, zodat reizigers daar nog altijd zelf kunnen kiezen hoe ze zich willen verplaatsen.

Ik heb daar toch een aantal vragen bij, minister. In uw persbericht meldt u dat u overleg hebt gehad met de verschillende actoren in de sector. In hoeverre hebben die actoren dan meegewerkt aan deze wijziging? Kunnen zij zich ook vinden in wat nu principieel is goedgekeurd? Op deze beslissing volgt nog een advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Raad van State. Wanneer verwacht u dat dit definitief zou kunnen worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering? In welke mate past deze beslissing binnen een globale evaluatie van het decreet? Als gevolg van de beslissing zal de vijftienminutenregel op sommige plaatsen wel gelden en op andere plaatsen niet. Hoe zal dat in de praktijk gecontroleerd of getoetst worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vraag, mijnheer Meremans. We hebben het inderdaad in de plenaire vergadering van 29 januari, naar aanleiding van de vragen van u en de heer Keulen, over die vijftienminutenregeling gehad. Ik heb toen aangekondigd dat we zouden bekijken hoe we dat kunnen bijsturen. En dat hebben we ook gedaan.

In februari ben ik gaan samenzitten met de diverse betrokken actoren. We hebben ze hier een voor een apart ontvangen op het kabinet, om te kijken of zij bereid waren om mee te werken. U weet dat het niet zo evident is om twee diverse systemen die tegenover elkaar staan, de nieuwe spelers enerzijds en de klassieke taxisystemen anderzijds, met elkaar te verzoenen. U weet ook dat er heel wat procedures aanhangig zijn gemaakt, zowel bij het Grondwettelijk Hof als bij de Raad van State, met uiteenlopende visies. Er is dus niet onmiddellijk een consensusmodel, maar ik blijf ervan overtuigd dat de nieuwe regelgeving die is uitgewerkt, sowieso een goede zaak is en dat die van belang is in het kader van ons verhaal van basisbereikbaarheid, om meer mensen gebruik te kunnen laten maken van een taxi, de taxi's toegankelijker te maken en een betaalbaar aanbod te creëren, en zodoende ook ruimte te laten voor nieuwe spelers of nieuwe vervoersconcepten.

Ik heb dus met hen overlegd. We hebben heel wat zaken besproken, niet alleen de vijftienminutenregeling, maar ook andere punten. In navolging daarvan hebben we dan inderdaad een aanpassing voorgesteld van het uitvoeringsbesluit, om die vijftien minuten wachttijd af te voeren. We hebben dat principieel goedgekeurd op de ministerraad van de Vlaamse Regering van 29 mei laatstleden. Het dossier is inmiddels voor advies vertrokken naar de MORA en de Vlaamse Toezichtcommissie

voor de verwerking van persoonsgegevens, omdat er ook een aantal kleinere elementen zijn gewijzigd in verband met de databank Chiron, voor de registratie van de ritten. Daarom hebben we nu aan die twee adviesinstanties advies gevraagd voor de aanpassing van ons uitvoeringsbesluit. Als we die adviezen hebben, en er moet geen principiële goedkeuring meer komen, dan gaat het naar de Raad van State, die in principe dertig dagen de tijd heeft om zijn advies te geven. We hopen dat we ergens in het najaar, hopelijk in oktober, met een definitief besluit van de Vlaamse Regering kunnen komen, waarmee die vijftienminutenregeling dan ook is afgeschaft.

U had een vraag over de evaluatie van het decreet. Daaromtrent heb ik op 29 januari ook al gezegd dat het nog te vroeg is. Er is een overgangsperiode voor de lopende vergunningen. Dat zorgt ervoor dat alle exploitanten die op de markt aanwezig zijn, pas tegen 2024 in de nieuwe regeling zullen zitten. Dit jaar al een evaluatie doen, is sowieso voorbarig. Tegelijkertijd moeten we er rekening mee houden dat er de voorbije maanden heel weinig taxivervoer is gebruikt als gevolg van de coronacrisis. Er komt zeker een evaluatie als het nieuwe decreet voldoende doorlooptijd heeft gekend.

Hoe zal dit in praktijk gecontroleerd worden? Zodra het besluit van de Vlaamse Regering is goedgekeurd, geldt er nergens meer een wachttijd van vijftien minuten, ook niet op de luchthaven. De vijftienminutenregel moet dus niet meer gecontroleerd worden. We behouden nog wel de perimeter van 200 meter rond de standplaatsen en het luchthavendomein van Zaventem. Uiteraard zal er op dat punt wel gecontroleerd kunnen worden.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Het is altijd zo dat niet iedereen onverdeeld gelukkig is met beslissingen. Dat is nu eenmaal zo. Zoals u zegt, hebben we ook de coronaperiode gehad die stevig ingehakt heeft op de taxisector.

Mijn bezorgdheid is of u voldoende garantie hebt dat er een 'level playing field' is voor de verschillende spelers. Ik verwijs daarbij naar zij die soms redelijk wat geld betalen voor standplaatsen en zich moeten schikken naar allerlei regelgeving en naar nieuwe spelers op de markt. Ik zeg niet dat de nieuwe spelers geen plaats hebben, want alles evolueert. Mij gaat het erom dat iedereen met gelijke kansen op het veld kan komen, zeker als we heropstarten. Is er voldoende garantie dat we kunnen gaan naar een 'level playing field' voor alle spelers?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Meremans, dat niet iedereen gelukkig is, bleek al uit het feit dat men het Taxidecreet aanvecht. Zoals ik heb gezegd, is er een procedure aanhangig gemaakt bij het Grondwettelijk Hof. Er zijn ook twee procedures aanhangig gemaakt bij de Raad van State. We zullen zien hoe dat evolueert. Dat men is gaan procederen, toont aan dat niet iedereen gelukkig is met de nieuwe regeling. Ik denk wel dat iedereen in het parlement nog achter het nieuwe Taxidecreet staat, dat inspeelt op basisbereikbaarheid, op een ruimer aanbod, op een meer toegankelijke markt voor de taxisector en de nieuwe spelers.

U vraagt of er voldoende garantie is voor een 'level playing field'. We wijzigen vandaag enkel de vijftienminutenregel die door iedereen als absurd werd beschouwd. Als men een taxi bestelt en te horen krijgt dat men nog wel vijftien minuten zal wachten, dan is dat niet fijn voor de reiziger, maar ook niet voor de taxichauffeur. Niemand heeft daar baat bij. Ik denk dus dat dit een goede regeling is en dat we daarmee vooruitgang boeken.

Hoe het proces bij de Raad van State en het Grondwettelijk Hof zal evolueren, daar heb ik geen glazen bol voor. Ik kan daar weinig over zeggen op dit ogenblik.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, ik begrijp dat u de procedures moet afwachten en dergelijke, maar dat zal me er natuurlijk niet van weerhouden hier op geregelde tijdstippen over de taxisector te praten. Het gaat ook om tewerkstelling. Die mensen zijn lokale zelfstandigen die hun werk doen en belastingen betalen. Dat is voor mij nog steeds een bekommernis. Ik ben niet tegen nieuwe evoluties of tegen de afschaffing van de vijftienminutenregel. Mij gaat het erom dat we naar een landschap kunnen gaan waarin iedereen een beetje op een gelijke manier zijn boterham kan verdienen. Dat zal niet eenvoudig zijn en vandaar mijn bezorgdheid, die ik ook in de toekomst nog zal laten klinken.

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 toekomst van De Lijn in het licht van het vertrek van de huidige directeur-generaal – 2418 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, het was voor velen die de mobiliteit in Vlaanderen opvolgen een klein schokje in de media te vernemen dat de directeur-generaal van De Lijn, de heer Kesteloot, heeft bekendgemaakt dat hij zijn mandaat op 1 januari 2021 neerlegt. Dat is nog behoorlijk veraf, maar het was eigenlijk de bedoeling dat zijn mandaat tot 30 april 2022 zou doorlopen.

We kunnen discussiëren over de vraag of dit een verrassing is, maar het is in elk geval een moeilijke periode geweest voor De Lijn, niet enkel door de coronacrisis, maar ook met verschillende stakingen en afgeschafte ritten – mede door de stakingen –, vertrekkende leidinggevend in de organisatie en een klantentevredenheid die zich op een dieptepunt bevond. Belangrijker is het vooruit te kijken, want het zijn belangrijke tijden voor De Lijn. Niet alleen komt de benchmark eraan, maar we zitten middenin de periode waarin het concept van de basisbereikbaarheid wordt uitgerold. Dat is belangrijk voor de toekomst van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

Minister, kunt u iets meer zeggen over wat aan de basis ligt van het vroegtijdig vertrek van de directeur-generaal? Wellicht veel belangrijker is de vraag welke impact dit vroegtijdig vertrek op de werking en de toekomst van De Lijn zou kunnen hebben. Mijn derde vraag is al een beetje voorbijgestreefd door de feiten. Ik vroeg me af of de Vlaamse Regering snel op zoek zou gaan naar een opvolger, zodat hij nog gedurende een periode ondersteuning of begeleiding van de huidige directeur-generaal zou kunnen krijgen. Ik heb gelezen dat het wel degelijk de bedoeling is dat de heer Kesteloot zijn opvolger nog bijstaat. Dat is een verstandige beslissing en een goede keuze. Kunt u ons vertellen welke procedure wordt gehanteerd om een geschikte opvolger te zoeken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, u hebt me gevraagd wat aan de basis van het vroegtijdig vertrek van de directeur-generaal ligt. Ik denk dat sommigen op een heel smeug verhaal wachten. Dat was zo toen ik het dossier ter kennisgeving aan de Vlaamse Regering heb bezorgd. Ik kan u vertellen dat ik hier geen

smeuïg verhaal uit de doeken zal doen. Wat dat betreft, moet ik u misschien teleurstellen.

Het is eigenlijk heel eenvoudig. Op een gegeven moment heeft de heer Kesteloot me op mijn kabinet bezocht. Hij heeft toen het volgende gezegd: "Ik wil een einde maken aan mijn mandaat. Dat loopt nog tot april 2022, maar ik heb de intentie dit voortijdig te beëindigen en dit ten laatste tegen de jaarwisseling." Hij heeft dat toen gemotiveerd. Het was zijn persoonlijke wens, vooral vanuit het perspectief dat een aantal voor de toekomst van De Lijn cruciale acties eigenlijk achter de rug zijn.

Het gaat dan om de benchmark, waarvan de resultaten tegen dan zeker bekend zullen zijn. We hebben er allemaal, ook de heer Kesteloot, vertrouwen in dat dit tot een positief resultaat zal leiden.

Dan is er het hele verhaal van de reorganisatie van De Lijn, die in 2016 werd opgezet en die in 2020 tot een goed einde is gebracht en gestabiliseerd is. En het derde zeer belangrijke element is de implementatie van het decreet Basisbereikbaarheid, waarbij straks alle vervoersregioraden hun openbaarvervoersplan kunnen indienen. De verhalen van de regelgeving en de grote stappen zijn dus achter de rug.

De heer Kesteloot bevindt zich op het einde van dit jaar op een viertal maanden van de datum dat hij effectief met pensioen kan gaan. Hij geeft aan dat het aangewezen is dat de vervolgacties en nieuwe stappen in de ontwikkeling van de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) De Lijn best worden voorbereid door een nieuwe mandaathouder, vanuit een perspectief op de lange termijn.

Uiteraard hebben wij daarover gesproken. Een dergelijke beslissing neemt niemand na een eerste gesprek. Maar voor alle duidelijkheid kan ik u meegeven dat de heer Kesteloot ons in april 2020 een brief heeft geschreven waarin hij alleszins het kabinet maar ook alle medewerkers bij De Lijn dankt voor de constructieve en fijne samenwerking in de voorbije periode. Er valt dus niets achter te zoeken. Het is een persoonlijke beslissing van hem nadat een aantal belangrijke en cruciale elementen binnen VVM De Lijn tegen het einde van dit jaar zullen zijn afgesloten.

Welke impact heeft dit vroegtijdige vertrek? U weet dat de heer Kesteloot sinds mei 2010 directeur-generaal is van De Lijn. U zult begrijpen dat wanneer iemand die jarenlang een dergelijke functie uitoefende aankondigt te zullen stoppen, dit sowieso een serieuze impact heeft. Uiteraard moet er het nodige gedaan worden om zo snel mogelijk een nieuwe persoon te vinden die zijn functie kan opnemen.

Conform het Besluit van de Vlaamse Regering van 8 september 2000 houdende de modaliteiten van de aanwerving, de herbenoeming, de beëindiging, de voortijdige beëindiging en de evaluatie van het mandaat van de directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal van VVM De Lijn, moet de Vlaamse Regering enerzijds de modaliteiten uitwerken van een voortijdige beëindiging, maar moet zij anderzijds straks ook concrete afspraken maken en overgaan tot de aanwerving van een nieuwe directeur-generaal. Hierover werden door de heer Kesteloot, de voorzitter van de Raad van Bestuur van VVM De Lijn, de heer Descheemaeker, en mijzelf een aantal concrete afspraken gemaakt in de periode tussen april en eind mei. Die afspraken werden op 29 mei door de Vlaamse Regering goedgekeurd.

Onder meer werd overeengekomen dat de heer Kesteloot zijn mandaat van directeur-generaal blijft opnemen tot 31 december 2020. Voor de daaropvolgende vier maanden, dit wil zeggen tot aan zijn pensioengerechtigde leeftijd op 1 mei 2021, werd afgesproken dat hij zich engageert om een vlotte overdracht van dossiers aan zijn opvolger of opvolgster te ondersteunen, uiteraard in nauw overleg met de nieuwe mandaathouder. Ik vind dat het de heer Kesteloot siert dat hij dat

wil doen en dat hij niet de hele VVM in de steek laat. Dat is een heel mooie geste, zoals u zelf ook al hebt gezegd.

Conform het hoger genoemde besluit is de Vlaamse Regering eveneens bevoegd voor de aanstelling van een nieuwe directeur-generaal. De vacantverklaring, selectie en aanwerving worden voorbereid door het Agentschap voor Overheids-personeel (AgO). Op dit ogenblik wordt de laatste hand gelegd aan de functie-beschrijving en de selectieleidraad, met het oog op de agenda van de Vlaamse Regering. We hopen dit zo snel mogelijk te kunnen agenderen, en we hopen uiteraard dat we tegen uiterlijk 31 december 2020 de nieuwe mandaathouder kennen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u, minister, voor uw omstandig antwoord. Wees gerust: ik was en ben niet op zoek naar smeulige verhalen. Zo ben ik niet meteen. Ik denk dat het goed en wijs is dat we allemaal persoonlijke redenen respecteren. Dat is in alles zo, en in dezen zeer zeker. Maar het zou bijvoorbeeld ook gekund hebben dat een bepaalde beleidsmatige insteek had geleid tot de beslissing van de directeur-generaal. Maar dat is dus niet zo. Integendeel, ik verneem van u dat hij gemotiveerd is om een drietal grote werven die er nog zijn op dit moment, namelijk de benchmark, de reorganisatie en de basisbereikbaarheid, en de combinatie daarvan, tot een goed einde te brengen, dat hij gemotiveerd is om die werven af te werken. Ik vind dat zeer positief. Ik vind dat, zoals u ook zegt, een mooie geste naar de organisatie en naar de Vlaamse overheid. Het siert de directeur-generaal absoluut dat hij dat wil doen, want je zou perfect een andere manier van werken kunnen hebben. Maar dat is dus niet het geval, gelukkig maar.

Het is uitstekend dat er ook nog een overlapping is van de periode waarin de directeur-generaal afscheid neemt van zijn huidig mandaat en zijn afscheid van De Lijn, omdat – iedereen zal dat wel beamen – de heer Kesteloot eigenlijk een levende encyclopedie is van alles wat er reilt en zeilt binnen De Lijn. Het is toch niet onbelangrijk om die zaken allemaal mee te geven aan zijn opvolger.

Daarmee kom ik tot mijn extra vraag. U zegt dat het Agentschap Overheids-personeel momenteel een functiebeschrijving aan het uitwerken is. Ik heb er ook alle vertrouwen in dat het agentschap dat goed doet. Maar heel vaak is het zo bij overheidsmanagers dat je twee kanten op kan. Ofwel heb je een echte manager die de organisatie kan leiden en die minder dan anderen specialist is in de materie zelf, ofwel heb je een echte vakspecialist die dan misschien iets minder beslagen is in het managen van een grote organisatie. Dan denk ik dat we daar op een tweesprong zitten. Het ideaal is natuurlijk dat je iemand hebt die de beide aan kan en die beide specialiteiten heeft: zowel het specialisme, in dit geval inzake openbaar vervoer, als de specialiteit om een goede manager te zijn.

Vandaar mijn vraag: welk specifiek profiel, welk type manager, beoogt u, minister? Want dat is toch wel belangrijk. U moet dagelijks samenwerken met die directeur-generaal. Het is belangrijk, niet alleen voor het openbaar vervoer in Vlaanderen, dat we een zeer capabele opvolger hebben voor de huidige directeur-generaal, maar ook voor alle Vlamingen en voor de samenwerking tussen de Vlaamse Regering en De Lijn zelf.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, de openbarevervoersmaatschappij De Lijn, die zich richt op reizigersvervoer, bevindt zich nu op een snijvlak. We zitten op een kantelmoment. Ik denk dat de opvolger van de huidige directeur-generaal, Roger Kesteloot – waarvoor ik mijn waardering uitspreek – een man of vrouw moet zijn die van vele markten thuis is: de discussie aangaan met de reiziger en zorgen dat die waar voor zijn geld krijgt en dat die op de plaats geraakt waar hij moet zijn. Er

is het hele verhaal rond basisbereikbaarheid en de subsidiariteitsgedachte waarop die basisbereikbaarheid gestoeld is, en de contacten met de lokale besturen, steden en gemeenten, waar volgens mij heel wat zeilen moeten worden bijgezet, want daar was het volgens mij wat misgelopen, evenals met de reiziger. Het moet dus iemand zijn die naar buiten durft te treden, maar die aan de andere kant ook wel een aantal managementskills heeft. Denk aan het hele verhaal van Registratie – Ticketing – Boordcomputer (ReTiBo) en hoe dat uiteindelijk op een zeker ogenblik ontspoorde. Daarbij kan niemand van kwaad opzet beticht worden, maar op een zeker ogenblik zat dat helemaal fout. Het moet dus een man of vrouw zijn die toch wel over heel wat vaardigheden beschikt: communicatief, contactvaardig, managementskills, ook financieel management, ook human resources ... Wat dat betreft behoort die aanwerving dus tot de topbenoemingen, niet alleen qua schaal, qua niveau – formeel dus – ook inhoudelijk is het verwachtingspatroon van de reiziger, van de Vlaming, hoog.

De dienstverlening van De Lijn moet inderdaad ook beter. Anders hadden al die wisselingen, de creatie van vervoersregio's en dergelijke, allemaal niet plaats hoeven te vinden.

Ik heb Roger Kesteloot zelf heel vaak meegemaakt. Ik kan alleen maar waardering uitspreken. Het was iemand – en dat vind ik altijd belangrijk – die fysiek moedig was. Hij heeft nooit de confrontatie in de commissie gemedend. We legden hem, ikzelf ook, geregeld het vuur aan de schenen, maar als het debat gedaan was, gingen we weer over naar de normale menselijke contacten. En zo hoort dat ook te zijn. Je hebt de discussie, en wij hebben onze taak als controlerende macht ten aanzien van de regering en dus ook van instanties die van de uitvoerende macht afhankelijk zijn, maar daarnaast blijven we natuurlijk ook allemaal mensen onder elkaar, ook al kunnen we een paar minuten daarvoor misschien heel kritisch zijn geweest ten opzichte van de formele rol die wij binnen dat overheidsbestel vervullen. Ik heb daar dus alle waardering voor.

Ook de manier waarop Roger Kesteloot uiteindelijk een stap terugzet, vind ik chique. Het siert hem als mens: niet met luide trom of met slaande deuren vertrekken, en ook niet de boel in de steek laten, maar gewoon proberen om een vlotte overgang te realiseren en de opvolger ook een vliegende start te bieden, door een stuk ervaring, kennis en vooral de gevoeligheden in dossiers te delen. Dat siert alleen maar de menselijke kwaliteiten van de bijna-ex-directeur-generaal Roger Kesteloot. Alle waardering daarvoor.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik wens mij aan te sluiten bij de woorden van waardering van de andere collega's. Bedankt ook voor de vraag, collega Maertens. Dit geeft ons de kans om ook een beetje te reflecteren over hoe wij de toekomstige CEO bij De Lijn zien. Het is hier al gezegd: het zou eigenlijk een witte merel moeten zijn, die zowel managementkwaliteiten heeft, als minstens ook een hart voor openbaar vervoer – het moet daarom nog niet de topspecialist zijn.

Ik wil daar nog iets aan toevoegen, aangezien de regering het profiel toch nog moet goedkeuren, om misschien ook mee te nemen. Het zou misschien ook iemand moeten zijn die mee is met het digitale. Ik heb daar zelf soms ook last mee. We zitten ook al een hele tijd zo te vergaderen, en soms lopen dingen mis. Maar er zijn ook mensen die daar perfect en vlot mee mee zijn, bijvoorbeeld ook met van die moeilijke verhalen à la ReTiBo (Registratie- Ticketing- en Boordcomputer). Een paar weken geleden heb ik dat verhaal nog gelanceerd: waarom werken we niet met een reservatiesysteem, een app enzovoort? Maar dat kan allemaal niet, men is daar niet op voorbereid. Snel kunnen meegaan met de digitaliseringsgolf die op ons afkomt, dat is een moeilijkheid, en dat gaat een directeur-generaal alleen niet

oplossen. Daarvoor moet je ook de juiste profielen in je bedrijf hebben. Maar ik denk dat daar toch de toekomst zit, zeker ook in het kader van de basisbereikbaarheid, waarbij het vervoer op maat voor een stuk digitaal moet worden aangeboden.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Ik kan mis zijn, maar volgens mij loopt de huidige beheersovereenkomst formeel tot het einde van dit jaar en zou er eigenlijk vanaf 1 januari 2021 een nieuwe beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn moeten ingaan. U weet dat ik ook Media volg. Over de VRT is men volop aan het onderhandelen. We hebben hoorzittingen gehad in de commissie, met tal van specialisten. De VRT is ook zelf mogen langskomen. We gaan nu aan een voorstel van resolutie werken. En in de commissie heeft de minister gezegd dat hij zal wachten om de beheersovereenkomst af te kloppen, tot ook daar de nieuwe CEO zal aantreden. Dat zou ook ergens binnenkort moeten zijn. Hoe zit dat bij De Lijn? Gaat men het een jaartje uitstellen en dan onderhandelen met de nieuwe CEO? Of is de huidige CEO, de heer Kesteloot, daar al volop mee bezig en gaat hij een mooi afgewerkt stuk afleveren? Er valt voor beide iets te zeggen, maar ik wil eens van u weten, minister, hoe dat precies zit met de beheersovereenkomst, omdat we daar tot op heden nog maar heel weinig van gehoord hebben. Dat heeft ook wel te maken met het feit dat alles de laatste maanden niet zo normaal loopt door de coronacrisis, die voor De Lijn ook heel veel bijkomende problemen opleverde.

Laten we hopen op een goeie manager, maar ik wil ook absoluut mijn waardering uitspreken voor de heer Kesteloot. Misschien gaan we hem hier nog wel eens zien. Het jaar is nog niet om. Ik veronderstel dat we hem nog wel eens kunnen uitnodigen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Ik wil me aansluiten bij diegenen die woorden van waardering uitspreken voor Roger Kesteloot. Het was geen evidente periode waarin hij De Lijn heeft moeten besturen. Ik herinner me dat nog zeer goed. We hebben in de commissie op een gegeven moment ook de hoorzitting gehad waarop de voorzitter van de raad van bestuur, de heer Descheemaeker, aanwezig was en een van de essentiële elementen op tafel legde wat betreft de financiering van De Lijn. Hij vergeleek dat met wat er werd geïnvesteerd in de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB). We kunnen wel zeggen dat openbaar vervoer belangrijk is, maar hij maakte, wat mij betreft, duidelijk waar het kalf gebonden lag en waar de heer Kesteloot als directeur-generaal ook op stootte om de hoge verwachtingen in te lossen in een budgettair kader dat niet altijd meezat.

Ik herinner me ook dat het met Roger Kesteloot mocht botsen. Er werd op een bepaald moment bijna openlijk zijn ontslag gevraagd in de commissie. Politiek kan soms hard zijn. Ik denk dat we het moeten waarderen dat hij altijd met open vizier naar de commissie is gekomen om het debat aan te gaan.

Minister, voor de rest wil ik me aansluiten bij de laatste vraag van mevrouw Brouwers die goed en relevant is. Hoe gaat het nu verder met de voorbereiding van de nieuwe beheersovereenkomst?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er waren heel wat vragen over de functiebeschrijving van de toekomstige mandaathouder en over de beheersovereenkomst.

Ik wil eerst en vooral alle leden danken voor de woorden van waardering voor de heer Kesteloot. Ik weet niet of hij op dit ogenblik meeluistert, maar ik zal hem alleszins de woorden van waardering overmaken. Ik wil tegelijkertijd ook meegeven dat hij nog niet weg is. Hij blijft sowieso directeur-generaal tot het einde

van dit jaar. Hij gaat pas met pensioen op 1 april 2021. Hij zal alleszins plezier beleven aan de woorden van waardering. Iedereen kan beamen dat het inderdaad niet altijd gemakkelijk was in het verleden, zoals met de vergrijzingsgolf en met heel wat persartikelen, waarvan sommige vrij ruw. Hij stond er wel altijd en verdedigde De Lijn door dik en dun. Ook tijdens de coronacrisis heeft hij De Lijn zeer goed geleid. Alle woorden van waardering zijn dan ook volkomen terecht.

We leggen momenteel de laatste hand aan de functiebeschrijving en de selectieleidraad. Dit is dus nog niet volledig af. We zoeken uiteraard de juiste man of vrouw op de juiste plaats, de witte merel – of hoe die ook omschreven moet worden. We hopen alleszins dat er iemand is die alle nuttige en nodige skills en vaardigheden heeft die thuishoren bij een directeur-generaal van De Lijn. Ook in de toekomst staan er sowieso nog heel wat uitdagingen op ons te wachten. Zoals ik zei, is de functiebeschrijving nog niet helemaal klaar. We zijn er volop mee bezig. Dan is het aan de Vlaamse Regering om de functiebeschrijving en de selectieleidraad goed te keuren. Vervolgens zal het Agentschap Overheidspersoneel overgaan tot de vacantieverklaring, de selectie en aanwerving.

De beheersovereenkomst loopt dit jaar ten einde, maar we hebben van De Lijn al een schrijven ontvangen met de vraag om die beheersovereenkomst te verlengen. Die verlenging is onze intentie, want dit is een heel ander verhaal dan bij de VRT. Bij de VRT ging het om een verlenging vanwege het feit dat ook daar een nieuwe directeur-generaal is aangeworven. Bij ons gaat het niet enkel om een nieuwe mandaathouder, maar tegelijkertijd ook om de benchmarkstudie die met het oog op het verdere verloop van het aanbod aan openbaar vervoer essentieel is. Zoals ik daarnet al heb gezegd, hebben we er alle vertrouwen in dat het in die benchmarkstudie goed komt voor De Lijn. In de loop van 2021 zullen we aan een nieuwe beheersovereenkomst kunnen werken. Nu zullen we alleszins de lopende beheersovereenkomst met een jaar verlengen, zodat we dan in alle rust en met alle mogelijke partners aan een nieuwe beheersovereenkomst voor de volgende periode kunnen werken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik wil nogmaals mijn waardering uiten voor het dikwijls in moeilijke omstandigheden geleverde werk van de heer Kesteloot. Ik wens u veel geluk met het vinden van die witte merel. Dat geluk zal nodig zijn, maar ik hoop echt dat we een zeer goede manager en visionair op het vlak van het openbaar vervoer kunnen strikken. Het lijkt me verstandig de beheersovereenkomst even te verlengen. Het is goed dat de nieuwe directeur-generaal bij die onderhandelingen de touwtjes zelf in handen heeft en zich voldoende kan inwerken. Ik denk dat dit een goede beslissing is.

De voorzitter: Ik wil kort vermelden dat de heer Kesteloot binnen drie weken in de commissie aanwezig zal zijn voor de bespreking van het jaarverslag 2019.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afstandsregels bij het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs – 2443 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, toen De Lijn opnieuw op een aanvaardbare schaal kon starten, waren er heel wat regels. De mond-neusbescherming was er

zo eentje. Achteraan opstappen, was een andere regel. In het begin werd zelfs met mond-neusbescherming rekening gehouden met een afstand van anderhalve meter, wat natuurlijk moeilijk te handhaven valt. Zeker als we het aantal reizigers willen optrekken, hebben we natuurlijk meer plaats nodig. Aangezien dat op een bus niet zo eenvoudig is, heeft de Vlaamse Regering De Lijn op 14 mei 2020 de toestemming gegeven om die richtlijn in verband met een afstand van anderhalve meter voor de bussen van De Lijn los te laten.

Alleen was dat niet zo voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Toen ik op 3 juni 2020 deze vraag om uitleg indiende, was er nog geen versoepeling mogelijk van de regels inzake de afstand op bussen voor het buitengewoon onderwijs. Ik heb ondertussen vernomen dat er een regeling is getroffen. Ik denk dat dit een goede zaak is, want de maatregelen voor het buitengewoon onderwijs, met onder meer mondkmaskers en social distancing, waren een pak strenger dan in de rest van de samenleving. We weten echter dat de regeling nog niet zo soepel is dan elders en ik zou hierover een aantal vragen willen stellen.

Minister, kunt u de reden om een onderscheid te maken tussen het regulier openbaar vervoer en het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs toelichten en nader motiveren?

Is voorafgaand aan de beslissing om ook daar een versoepeling mogelijk te maken met de onderwijssector en de aanbieders van het leerlingenvervoer zelf overlegd? Zij zijn natuurlijk ook belangrijke spelers in dat verhaal.

Overweegt u een pragmatische aanpassing van de coronamaatregelen voor het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs? Dat is ondertussen duidelijk geworden, maar zult u nog verder gaan? Mogen we daar nog een bijkomende versoepeling verwachten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil vooraf meegeven dat het vanaf dag één de algemene regel was dat het openbaar vervoer is blijven rijden. Omdat de social distancing op het openbaar vervoer niet altijd kan worden gerespecteerd, werd het dragen van een mondkmasker voor iedereen die ouder is dan 12 jaar verplicht. Dat is de algemene regel. Kort nadien heeft De Lijn binnen de organisatie zelf beslist om wat strenger te zijn. Zij wou ervoor zorgen dat de social distancing toch zoveel mogelijk gehandhaafd kon blijven. Daarom moest men gekruist gaan zitten, en dergelijke. Dat is nooit een beslissing geweest van de Nationale Veiligheidsraad of van de Vlaamse Regering. Wij hebben dan wel gesteld dat wij niet zomaar de capaciteit van De Lijn kunnen uitbreiden. Wij kunnen niet zomaar nieuwe bussen inleggen. De noodzaak om een mondkmasker te dragen is er altijd geweest. Tegelijkertijd hebben we de bestuurderscabine laten afsluiten, zodat de verplichting van het mondkmasker voor de chauffeur niet geldt. Voor de reizigers wel, zodat er kan worden afgeweken van de social distancing.

Dat geldt voor alles voor wat het openbaar vervoer aangaat. Voor het zonale leerlingenvervoer is er een andere regeling. Dat wordt uitgevoerd door de exploitanten. De voertuigen die daar worden ingezet zijn niet altijd dezelfde als deze die worden gebruikt voor het openbaar vervoer. Er is bijvoorbeeld niet altijd een deur aan de achterzijde of in het midden om in te stappen. Er zijn ook andere criteria. Voor het openbaar vervoer ten behoeve van het leerlingenvervoer, zeker bij het bijzonder onderwijs, gelden soms specifieke criteria. Soms is het dragen van een mondkmasker niet mogelijk. Er zijn ook de busbegeleiders. Dat is dus een specifiek verhaal, dat volledig wordt verzorgd door de exploitanten.

De Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBAA) heeft samengezeten met haar sociale partners en met de onderwijsdiensten. Daar werd

die specifieke regeling uitgewerkt, dit alles voor de veiligheid van iedereen die deze bussen gebruikt in het kader van het leerlingenvervoer. Daar zijn wij met VVM De Lijn niet bij betrokken geweest.

Er was een constant overleg en een open lijn met de diensten van het Departement Onderwijs en de FBAA. In gezamenlijk overleg werden de richtlijnen opgemaakt voor de scholen en de uitvoerders.

Op dat overleg van de FBAA met het Departement Onderwijs werd een consensus bereikt over die pragmatische oplossing. De finale teksten voor de communicatie naar de scholen worden in overleg opgesteld en telkens besproken met de sociale partners bij de respectieve organisaties. Tegen de start van het nieuwe schooljaar zal daarover nog meer overleg plaatsvinden.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat het een kwestie was tussen de exploitanten en de onderwijssector, en dat daar een vergelijk is gevonden. U bent minister van Mobiliteit. Ik denk dat het niet slecht zou zijn om in dergelijke kwesties een coördinerende, faciliterende en aansturende rol op te nemen. Ik wil u toch vragen om dat in de toekomst te doen indien zou blijken dat er moeilijk tot een vergelijk kan worden gekomen. Niet alleen wat betreft dit dossier, maar ook in andere dossiers in het mobiliteitsbeleid, die dan misschien niet rechtstreeks met De Lijn te maken hebben.

Weet u of de aangepaste en versoepelde regeling tot tevredenheid stemt van enerzijds de exploitanten en anderzijds de mensen uit het onderwijs, en dan bedoel ik heel specifiek de ouders van de kinderen uit het buitengewoon onderwijs? Ik weet niet of u daar zicht op hebt. Mocht dat niet zo zijn, is het misschien toch wel nuttig om dat in de gaten te houden en om daar naar het bord te blijven kijken.

Mijn bijkomende vraag is of de nu aangepaste, versoepelde regeling eigenlijk tot tevredenheid stemt van enerzijds de exploitanten en anderzijds de mensen uit het onderwijs. Daarmee bedoel ik ook heel specifiek de ouders van kinderen in dat buitengewoon onderwijs. Ik weet niet of u daar zicht op hebt. Mocht dat niet zo zijn, is het misschien wel nuttig om dat in de gaten te houden en om ook naar het bord te blijven kijken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, u vraagt mij om een meer coördinerende rol te spelen in het overleg tussen enerzijds de onderwijsdiensten en anderzijds de exploitanten van De Lijn die specifiek dit leerlingenvervoer organiseren. Ik denk dat het belangrijkste is om het volgende te weten. Gaan de scholen open? Wat met de busbegeleiders? Heeft men er voldoende? Dat zijn allemaal aspecten die meespelen. Vandaar dat dat eigenlijk continu door de onderwijsdiensten geregeld en gecoördineerd wordt. Wij volgen dat eerder vanop afstand omdat dat echt om een heel concrete uitvoering gaat tussen enerzijds die private busmaatschappij en anderzijds de onderwijsinstellingen. Daarom heeft mijn collega Ben Weyts dat mee opgevolgd en heeft hij, vanuit zijn bevoegdheid Onderwijs, die zaken mee geregeld. Dat heeft natuurlijk minder te maken met openbaar vervoer of met mobiliteit, het gaat specifiek om deze welbepaalde doelgroep, dus om het leerlingenvervoer voor het bijzonder onderwijs.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgesloten.

VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het flankerend beleid voor de werkzaamheden aan de R4 West – 2464 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, u hebt daarnet, naar aanleiding van het rapport van het Rekenhof, al verwezen naar de werken op de R4 West, die in 2022 zouden starten. Dat wordt hoog tijd, want dat is een deel van de R4 West dat enorm druk is, waar er zich een zwart kruispunt bevindt waar er al heel wat slachtoffers te betreuren zijn. Het is hoog tijd dat dat wordt aangepakt.

U hebt, ik denk deze week, een schrijven ontvangen van een aantal omliggende gemeenten – Evergem, Lievegem – maar ook de stad Gent, die aan de alarmbel trekken. Ik wil die bezorgdheid hier vandaag met u delen en u daar een aantal vragen over stellen.

Vanwaar die bezorgdheid? Het is een heel druk stuk van de R4, met een heel druk kruispunt, waar nu al ellenlange files staan. Als voor de start van de finale fase van de werken aan de R4 West geen extra flankerende maatregelen genomen worden, dan wordt dat echt een gigantisch probleem. Dat voelt en ziet iedereen. Ik wil u daarom vragen om extra te investeren in het openbaar vervoer: in aparte busstroken, zodat het busvervoer makkelijker kan passeren van en naar Gent. Er loopt ook een spoorlijn van Eeklo naar Gent. De capaciteit daarop zal verbeterd moeten worden. Dat is een federaal dossier, maar ik denk dat het heel belangrijk is om dat onder de aandacht te brengen van uw federale collega. Daarnaast is het natuurlijk ook belangrijk voor de shift te zorgen opdat mensen de fiets of andere alternatieven nemen.

Er loopt een langeafstandsfietspad, F42, tussen Waarschoot en Evergem. Je zou daar perfect de link kunnen maken naar de fietsring rond Gent, waardoor veel meer mensen met de fiets Gent zouden kunnen bereiken of terug richting Evergem of Evergem zouden kunnen rijden. Mensen hebben de fiets herontdekt. U hebt zelf ook gezegd: ik wil de mensen op de fiets blijven krijgen. Het is dus volgens mij het moment om daar extra in te investeren.

Daarom wil ik u een aantal vragen voorleggen, minister, bezorgdheden die u ook per brief ontvangen hebt.

Kunt u er bij uw federale collega op aandringen dat er meer treinen kunnen rijden op de spoorlijn tussen Gent en Eeklo en dat daar ook een ondergrondse kruising wordt aangelegd, zodat er geen conflicten meer zijn op die lijn? Dat is heel belangrijk om ervoor te zorgen dat mensen vlot van en naar Gent geraken.

Er was Vlaamse cofinanciering voorzien voor een studie over personenvervoer op lijn 58, nu een goederentreinspoor. Wat is de stand van zaken van die studie?

Dan is er het langeafstandsfietspad F42, tussen Evergem en Lievegem. De vraag is om dat te verlengen en aan te leggen voordat de werken aan de R4 West starten, zodat er een vlotte fietsverbinding is en we de omslag kunnen maken naar meer fietsen, in plaats van met de auto in de file te staan op die R4 West.

En dan is er natuurlijk ook het openbaar vervoer. Er zijn buslijnen die ook over de R4 moeten en die nu al geconfronteerd worden met ellenlange files, en dan zijn de werken nog niet bezig. Ook daar is de vraag hoe die vlotte doorstroming kan gebeuren. Kunnen er aparte stroken worden aangelegd, om ervoor te zorgen dat

men daar ook naar het alternatief van het busvervoer en het openbaar vervoer kan grijpen?

Voor mijn laatste vraag heb ik de mosterd in Antwerpen gehaald. Ik doe dat niet graag, maar toch. We hebben gezien dat daar 'Slim naar Antwerpen' is ontwikkeld naar aanleiding van de grote investeringen en werken die daar op dit moment lopen, om daar ook die modal shift te bewerkstelligen. Ik denk dat wij ook zoiets nodig hebben in het Gentse, zeker naar aanleiding van de werken aan de R4 West. We moeten eigenlijk met alle stakeholders en alle actoren ook een dergelijk plan ontwikkelen. 'Slim van en naar Gent' zou ik het kunnen noemen. Misschien moeten we een originelere naam bedenken, maar het is echt wel broodnodig, willen we ervoor zorgen dat er toch nog een doorstroming is, dat mensen toch op hun werk geraken en dat mensen veilig naar de stad en terug naar huis kunnen.

Ik trek dus een beetje aan de alarmbel, minister. Ik doe dat niet alleen. Ik word daarin geruggensteund door heel veel gemeenten en de stad Gent. Ik denk dat het heel belangrijke vragen zijn, vandaar dat ik benieuwd ben naar uw antwoorden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We hebben de R4 West eerder vandaag ook al vermeld bij de bespreking van de missing links. Dat is inderdaad ook een zeer belangrijk project. Dat kunnen we zeker onderschrijven. Ik denk ook dat de Antwerpenaren het graag horen dat hier verwezen wordt naar het verhaal van de vervoerregio Antwerpen en 'Slim naar Antwerpen'. Wat betreft die brief, moet ik evenwel zeggen dat die nog niet bij ons is toegekomen. Ik hoop dat we die wel mogen ontvangen. Het is alleszins goed dat we een en ander even kunnen kaderen, dus bedankt voor uw vragen, mevrouw Schauvliege.

Binnen de Vlaamse spoorprioriteiten is in het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 van Infrabel de spoorlijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem mee opgenomen. Momenteel is er een studie in voorbereiding. Die zal nog dit jaar aanbesteed worden door TUC RAIL, in naam van Infrabel. De doorlooptijd van de studie zou negen maanden bedragen. Binnen het onderzoek voor lijn 58 wordt onder meer bekeken of men al dan niet overwegen moet gaan afschaffen, worden spoorwerken bekeken, zoals bijkomende wissels en wijksporen, wordt bekeken of er een nieuw spoor tussen Eeklo en Maldegem zou moeten worden aangelegd, en wordt onderzoek gedaan naar de opwaardering van de drie stopplaatsen in Balgerhoeke, Eeklo-Noord en Maldegem. Zowel de mogelijke verlenging naar Maldegem als de mogelijke frequentieverhoging en de daarbij horende infrastructurele werken, zoals een lokale ontdebelling van de sporen, wordt onderzocht.

De studie als dusdanig betreft een 'go-/no-gobeslissing' met betrekking tot de opwaardering van de lijn. Als eerste stap zal een capaciteitsstudie, een potentieelanalyse en een kosten-batenanalyse gebeuren. In functie van de resultaten van die eerste stap worden dan de studies naar de technische haalbaarheid, de concrete projecten en het vergunningstraject opgestart. Het project voorziet ook in de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), een plan-MER (milieueffectrapport), een project-MER en een omgevingsvergunning. Het is kortom een heel grondige studie.

Indien er extra infrastructuur aangelegd moet worden, zal dit tevens een specifieke doorlooptijd hebben. Dit wordt geschat op zes jaar, afhankelijk van de noodzakelijke grondverwerkingen.

Dan kom ik tot de vragen over de F42, de fietssnelweg van Gent naar het Meetjesland. Binnen de lopende projecten van het beleidsdomein worden belangrijke schakels van deze fietssnelweg voorbereid, zodat die gerealiseerd zijn vóór

de grote hinder ter hoogte van de knoop Zeeschipstraat en de Evergemsesteenweg. Op dit ogenblik zijn daar verschillende entiteiten mee bezig.

Er is een project van De Vlaamse Waterweg in samenwerking met de provincie, de stad Gent en gemeente Evergem. Hier kijkt men naar de realisatie van de F42 langs de spoorlijn L58 vanaf de Schouwingsstraat te Wondelgem tot het station van Evergem. Dat is een afstand van ongeveer 950 meter. Hierbij wordt een nieuwe brug over de Ringvaart voorzien. De raming van dit project bedraagt ongeveer 4 miljoen euro en het einde van de werken is gepland tegen de zomer van 2022.

Er is ook het project R4WO, waarbij het gedeelte van de F42 vanaf de Spesbroekstraat tot de Schouwingsstraat wordt aangelegd. Het gaat om een tracé van ongeveer 550 meter. In dit gedeelte is in een nieuwe fietsbrug over de R4/Evergemsesteenweg voorzien, alsook de nodige veilige en vlotte link naar de geplande fietssnelweg F40 langsheen de R4. Daarbij wordt aan de opdrachtnemer gevraagd om maximaal in deze link te voorzien bij aanvang van het project en vóór de grote verkeershinder. Deze werken zijn geraamd op 8 miljoen euro en de realisatie start in 2022.

De aanleg vanaf het station Evergem tot Sleidinge – een tracé van 3,2 kilometer – en verder tot Waarschoot – een tracé van 8 kilometer vanaf Evergem – wordt in principe opgenomen door de provincie. Afhankelijk van de voorstellen kan er in bijkomende subsidiëring vanuit het Fietsfonds voorzien worden. Momenteel ligt het niet in mijn bedoeling om De Werkvennootschap opdracht te geven om deze fietssnelweg aan te leggen. Rekening houdend met mogelijke grondverwervingen en vergunningen stelt zich bovendien de vraag of de realisatie voorafgaand aan de werken van R4WO überhaupt realistisch is.

De Werkvennootschap voorziet bijkomend in meer dan 70 miljoen euro aan fietsinvesteringen voor de fietsinfrastructuur parallel aan de R4. Dat is 52,5 miljoen voor de R4 West en 19,5 miljoen voor de R4 Oost.

Daarnaast worden ook de fietsbruggen aan de Hoogstraat en aan de Ovaal van Wippelgem in Evergem en de fietsbrug aan de Vijfhoekstraat als 'quick wins' uitgevoerd. Op die manier zullen voor de aanvang van de eigenlijke werken veilige kruisingen met de R4 mogelijk zijn en een vlotte verbinding naar onder andere het veer van Doornzele in Evergem en de scholencampus in Mariakerke. Op die manier wordt ingezet op de modal shift.

Er was nog een vraag over de buslijnen en de doorstroming van het openbaar vervoer. Voor de N456 is dit jaar een budget van 100.000 euro voorzien op het GIP voor een studie voor doorstroming.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werkt, in samenspraak met De Lijn en met de gemeente Evergem, aan de opmaak van het bestek. De aanbesteding is gepland voor het najaar van 2020 en de studie zelf zal begin 2021 starten. De uitvoering moet in het geheel van het investeringsprogramma worden bekeken.

De Lijn is betrokken bij de lopende studies van de integrale herinrichting van het kruispunt van de R4 en N456. Daarin zijn maatregelen opgenomen om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen. We denken hier onder andere aan het voorzien van toeleidende busbanen voor de bussen, zodat ze vlot de lichten kunnen naderen. De tram zal de R4 ongelijkvloers kruisen, zodat ook daar de doorstroming kan worden bevorderd.

De volgende vraag betreft 'Slim naar Antwerpen'. Alle projecten van De Werkvennootschap worden altijd door een uitgebreide informatie- en sensibiliseringscampagne ondersteund. Dat zal ook voor het project voor de R4 West en Oost

gelden. De Werkvennootschap zal tal van informatiesessies en roadshows voor bedrijven, omwonenden en alle andere belangengroepen organiseren. Daarnaast gebruiken we ook de klassieke kanalen, zoals de website, nieuwsbrieven, folders en social media. Om iedereen zo veel mogelijk over een volledige stand van zaken van dit grootschalig project te informeren, wordt hier volop gebruik van gemaakt.

Wanneer een aannemersconsortium voor de uitvoering van het hele project zal worden aangesteld, zal die aannemer ook een team met een Minder Hindercoördinator, een bereikbaarheidsadviseur en communicatieprofielen moeten voordragen. Dat maakt hier deel van uit, want het aannemersconsortium moet hier volop op inzetten. Dat team zal gedurende de uitvoering telkens opnieuw gerichte en specifieke bewonersbrieven opstellen en informatiesessies organiseren. Het team zal in detail uitleggen wat de specifieke hinder zal zijn en welke Minder Hindermaatregelen moeten worden genomen. Bovendien wordt het aannemersconsortium gevraagd om in tijdelijke mobipunten te voorzien en om de fiets-snelwegen eerst aan te leggen. Op die manier moedigen we de modal shift aan.

Om hun bezorgdheden op tijd te capteren en om oplossingen in het voorliggend Minder Hinderplan te kunnen integreren, hebben we daarnaast, in samenwerking met enkele grote bedrijven, een klankbordgroep met bedrijven opgericht. We vragen de toekomstige aannemer hier rekening mee te houden.

Verder gaan we na hoe we, in samenwerking met de stad Gent, de omliggende gemeenten, De Vlaamse Waterweg en AWW, een Minder Hinderplatform in het leven kunnen roepen dat niet enkel het project voor de R4 Oost en West als onderwerp zal hebben, maar waarin we eveneens de projecten van alle lokale en bovenlokale bestuurlijke actoren kunnen meenemen. Met dat platform moeten we alle mogelijke flankerende maatregelen goed en vlot op elkaar kunnen afstemmen. De vervoerregio kan hier uiteraard een coördinerende rol in opnemen. Dit moet met de vervoerregio zelf worden besproken. De Vlaamse administraties zijn uiteraard bereid om deze initiatieven in de toekomst actief te ondersteunen.

'Slim naar Antwerpen' gaat uit van de vervoerregio, in samenspraak met Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken (Lantis). Dat is dan het verhaal van de leefbaarheidsprojecten.

Ik hoop dat ik alle vragen heb beantwoord, maar het staat iedereen vrij een afspraak te maken om dit aan de hand van kaarten grondig te bespreken. We doen dat voor meerdere dossiers. De stad Gent is recent nog langsgekomen. In samenspraak met de administratie kan een afspraak worden gemaakt. Zeker de gemeenten die nog vragen hebben, kunnen aan de hand van kaarten en beeldmateriaal een heel omstandige uitleg krijgen. Dat is soms makkelijker dan het zo te moeten aanhoren. We staan hiervoor open.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, uw antwoord was omstandig, maar dat is ook nodig. We mogen absoluut niet onderschatten wat de impact van deze werken zal zijn. Het is ook heel complex, omdat er zowel een tram- als spoorlijn loopt en omdat het een heel druk kruispunt is, waar niet alleen lokaal verkeer langskomt, maar verkeer van overal. Ik vrees dat bewonersbrieven wel een lokaal effect kunnen hebben, maar dat we het toch veel grootscher moeten aanpakken en zien. Het lijkt me cruciaal om zeker niet met het Minder Hinderplatform te wachten en daar nu al mee te starten. Ik zal ook aan de vervoersregio het signaal geven om zo snel mogelijk actie te ondernemen. Het is ook een goede suggestie dat de omliggende gemeenten die die brief hebben geschreven fysiek bij u en de diensten op de koffie kunnen komen om dat eens allemaal goed door te praten.

Ik ben positief wanneer u zegt dat de langeafstandsfietspaden eerst zullen worden aangelegd, want dat vind ik heel belangrijk. Het is nu een echt wel heel onveilige situatie, en dat al jarenlang. Dat zal er niet op verbeteren als de werken starten.

Wat ik een beetje mis, is het openbaar vervoer. U zegt dat de doorstroming is voorzien, maar dat is eerder na de uitvoering van de werken. Er zou ook een oplossing moeten komen voor de doorstroming van het openbaar vervoer tijdens de werken. Daar is nog veel werk aan, maar het Minder Hinderplatform kan dat zeker oplossen. Ik neem dat zeker mee. Ik ben blij dat u het eens bent om dat zoals bij Slim naar Antwerpen aan te pakken. Slim naar Gent lijkt me in deze regio iets waar we zo snel mogelijk werk van moeten maken, want het wordt krap. U wilt met die werken in 2022 starten en het zal snel zover zijn. Ik denk dat we zo snel mogelijk alle neuzen in dezelfde richting moeten krijgen, maar we zullen het verder opvolgen en ik ben er zeker van dat het niet de laatste keer zal zijn dat we daar in deze commissie over van gedachten wisselen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Schauvliege, ik neem zeker uw bekommernissen mee, zowel over dat Minder Hinderplatform als over de fietsinfrastructuur die zeker eerst moet worden uitgevoerd. Misschien nog heel even over het openbaar vervoer: we hebben nu op het GIP 2020 dat bedrag van die 100.000 euro staan waarmee we die studie bestellen om zo veel mogelijk doorstromingsmaatregelen te analyseren. Tegelijkertijd bestuderen we nu al die toeleidende busbanen, zodat ze vlotter de verkeerslichten kunnen naderen, en ook die ondergrondse kruising voor de tram, want dat zal de doorstroming bevorderen.

We nemen alle suggesties mee. We kunnen zeker de dossiers hier ook in detail bespreken. Ik wil zeker alle bekommernissen en opmerkingen in dat dossier meenemen. Het is een groot en ook heel belangrijk project inzake verkeersveiligheid en doorstroming. En ja, werken zonder hinder kan bijna niet, maar toch hoop ik dat we de neuzen zo snel mogelijk in een richting krijgen. We moeten snel werk maken van ons Minder Hinderplatform en zo snel mogelijk overgaan tot de uitvoering. 2022 is misschien ambitieus, maar ik zeg altijd: we moeten vooruit, dus de schop moet in de grond en dat geldt ook zeker voor dit dossier.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.