Vlaams Parlement

vergadering **C283**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 september 2020

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inzetten van extra bussen bij de start van het nieuwe schooljaar
– 3145 (2019-2020)
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aanbod van De Lijn bij de start van het schooljaar
– 3147 (2019-2020)
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over veilig leerlingenvervoer bij de opstart van het schooljaar
– 3151 (2019-2020)
VRAAG OM UITLEG van Jean-Jacques De Gucht aan Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het effect van de coronamaatregelen op het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs
– 3208 (2019-2020)
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bijsturing van de vervoersplannen voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs
– 3302 (2019-2020)
VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneeckhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problematiek van het leerlingenvervoer bij de start van het schooljaar
– 3321 (2019-2020) 3

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inzetten van extra bussen bij de start van het nieuwe schooljaar
– 3145 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aanbod van De Lijn bij de start van het schooljaar
– 3147 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over veilig leerlingenvervoer bij de opstart van het schooljaar
– 3151 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Jean-Jacques De Gucht aan Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het effect van de coronamaatregelen op het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs
– 3208 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bijsturing van de vervoers-plannen voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs
– 3302 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneeckhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problematiek van het leerlingenvervoer bij de start van het schooljaar
– 3321 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Peeters.

De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, ik heb twee vragen, een over het algemeen busvervoer en een over het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. Het lijkt me aangewezen die te bundelen.

Ik ben blij dat we hier een speciale vergadering aan wijden, omdat dit toch een onderwerp is dat iedereen belangrijk vindt. Het is goed dat we hier een soort minidebat kunnen houden over het busvervoer tijdens de start van het nieuwe schooljaar.

Al in augustus was duidelijk dat De Lijn in principe niet van plan was om extra bussen in te zetten voor het leerlingenvervoer bij de start van het nieuwe schooljaar. Eigenlijk is dat vreemd, omdat iedereen al lang weet dat wanneer men mensen en zeker jongeren als sardienen in een blikje samen in een bus stopt, het risico op de verspreiding van het vervelende coronavirus aanzienlijk vergroot, en dat is natuurlijk te vermijden. We waren dan ook verrast toen we eind augustus hoorden dat De Lijn niet van plan was om iets extra te ondernemen, vandaar een eerste reeks vragen hierover.

Het zijn de virologen zelf die hebben gepleit voor een spreiding – dat is gewoon een kwestie van gezond verstand – om ervoor te zorgen dat er minder mensen op de bussen zitten. We hebben het er tijdens verschillende plenaire vergaderingen

voor het zomerreces al over gehad met de minister. Elk lid van deze commissie wil dat mensen opnieuw het openbaar vervoer durven te nemen. Ik heb gezien dat er een campagne komt met de andere openbarevervoersmaatschappijen en dat is een goede zaak. We moeten er vooral voor zorgen dat mensen zich veilig voelen wanneer zij gebruikmaken van het openbaar vervoer, dat is de eerste en enige drempel die moet worden overwonnen om mensen opnieuw gebruik te laten maken van het openbaar vervoer, in dit geval specifiek de bussen en de trams van De Lijn.

Een tweede element in het debat is het vervoer van leerlingen van het buitengewoon onderwijs. We stelden daar vast dat sommige leerlingen een veel langere rit moesten afleggen dan ze gewoon waren. Een aantal leerlingen die normaal gezien op een halfuur op school staan, deden daar nu drie uur over. Daar bestaan een aantal verhalen over. Hoe we die moeten plaatsen, laat ik aan anderen over, maar ik heb toch een aantal getuigenissen van mensen uit mijn streek gehoord waaruit bleek dat het bijzonder moeilijk was om kinderen met de bus naar school, vaak het internaat, te brengen. Dat komt natuurlijk door de terechte – denk ik – en verantwoorde splitsing van kinderen jonger dan 12 jaar en kinderen ouder dan 12 jaar, waardoor sommige bussen plots veel meer scholen moesten aandoen dan in normale omstandigheden, met als gevolg een veel langere rijtijd en overstaptijd.

Minister, intussen kondigde u na de ministerraad van vorige vrijdag aan dat er tijdens de spits driehonderd extra bussen uit het privévervoer zullen worden ingezet. Dat betekent zeshonderd extra ritten per dag. Dat is een zeer goede zaak, ik ben blij dat die er komen. Ere wie ere toekomt: ik denk dat het een aantal collega's van CD&V waren die een paar weken geleden al hadden gepleit voor de inzet van extra bussen vanuit het privévervoer. Dat is natuurlijk niet altijd evident, aangezien heel wat chauffeurs van die privémaatschappijen in het systeem van tijdelijke werkloosheid zitten. In dat systeem kunnen zij niet voor een paar uur bijverdienen. Het is dan ook een hele klus om dit te organiseren, maar ik ben heel blij met het initiatief en de extra bussen.

Minister, ik heb nog een aantal specifieke vragen over die extra bussen.

Het zou voor ons interessant zijn te weten wat tijdens de eerste schoolweken de bezettingsgraad was van de bussen en trams van De Lijn die dienst hebben gedaan.

De Lijn heeft heel specifieke maatregelen en initiatieven genomen om het busvervoer zo coronaveilig mogelijk te laten verlopen. Zijn in het kader van de start van het nieuwe schooljaar en dus van het schoolvervoer van kinderen en jongeren bijkomende maatregelen genomen om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan? Zo ja, welke maatregelen zijn dat dan?

Waar ik me om verbaas en wat een klein kind lang op voorhand kon zien, is dat De Lijn kon voorspellen dat de eerste weken zeer moeilijk zouden verlopen en dat de bussen overvol zouden zitten, wat in het licht van de bestrijding van het coronavirus niet comfortabel is. Waarom heeft De Lijn op 20 augustus 2020 expliciet beslist bij de start van het nieuwe schooljaar geen extra bussen in te zetten? Wat was de motivering van De Lijn? Wat is uw standpunt hierover?

Mijn volgende vraag betreft het buitengewoon onderwijs en het leerlingenvervoer naar die scholen. Was De Lijn zich bewust van de impact van de genomen maatregel, namelijk de splitsing tussen min-12-jarigen en plus-12-jarigen? Was De Lijn zich bewust van de impact van de maatregelen op de reistijden van leerlingen die het, in alle eerlijkheid, al moeilijker hebben dan andere leerlingen om probleemloos van dat vervoer te genieten?

Mijn laatste vraag betreft de inzet van privébussen die, naar aanleiding van de beslissing van de Vlaamse Regering vorige vrijdag, in de loop van het weekend is

aangekondigd. Wanneer zal die maatregel effectief worden uitgevoerd? Volgens mij kan dit een oplossing zijn voor de overvolle bussen tijdens de reguliere reistijden en verbindingen, maar ik vraag me af in hoeverre die privébussen een oplossing zijn voor de problemen met het vervoer van leerlingen in het buitengewoon onderwijs. Des te beter als dat zo is, maar indien dat niet zo is, hoe zult u dan de problemen oplossen met de extreem lange ritten die niemand kan verantwoorden? Is het voor het vervoer van leerlingen in het buitengewoon onderwijs misschien een oplossing andere vervoersmodi en vervoersmodellen in te zetten, zoals we die in het vervoer op maat ook zullen kennen?

Minister, dat is mijn eerste reeks vragen. Ik vermoed dat daar na uw ongetwijfeld zeer correcte, uitgebreide en volledige antwoord nog het een en het ander bij zal komen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, ik heb mijn vraag om uitleg op 24 augustus 2020 ingediend. We hadden toen vernomen dat De Lijn bij het begin van het schooljaar eigenlijk niets extra's wilde ondernemen. Op dat moment betreurden virologen als professor Van Gucht toch dat De Lijn de dienstregeling niet wilde uitbreiden. Naarmate de start van het schooljaar naderde, weerklonken meer en meer bezorgde stemmen over de mogelijk grote drukte op de bussen, niet enkel van scholen, maar ook van ouders, vakbonden en mobiliteitsorganisaties.

Minister, zoals de vorige vraagsteller heeft aangehaald, hebben we dan eind augustus 2020 het voorstel gedaan om eventueel autocarbedrijven in te zetten. Toen we dat naar buiten hebben gebracht, heb ik onmiddellijk reacties van autocarbedrijven uit de buurt gekregen. Ze vonden het goed dat ik aan hen dacht, want ze zitten nog aan 10 procent van hun omzet. Ik dacht dat het in de goede richting ging. We hebben ook gezien dat de federatie van die sector begin september een gesprek met u wilde voeren. De rest van het verhaal kennen we. Ik hoop dat u straks nog meer duidelijkheid zult geven over wat nu precies is beslist.

In elk geval waren er naarmate het schooljaar vorderde bezorgde stemmen. Ik heb enorm veel artikels gelezen over waar zich problemen voordeden in heel Vlaanderen. Ik zal er één citaat uitpikken, dat van directeur Hofman van het atheneum in Keerbergen, in mijn provincie. Hij zegt dat zijn school 10.000 euro investeert in coronamaatregelen om dan de leerlingen als haringen in een ton in de bus te zetten. Dat zegt alles. Hoe komt het dat De Lijn dat probleem niet beter voorzien heeft? Waarom heeft ze daar niet op geanticipeerd? Waarom heeft ze niet met u overlegd? Er moeten toch prognoses geweest zijn van het aantal te verwachten scholieren? Waar zitten de knelpunten? Heeft men de cijfers van vorige jaren dan niet?

Hebt u overleg gehad met De Lijn in de zomervakantie of niet? Werd er naar oplossingen gezocht? We hebben de indruk van niet. Men is vrij laat in gang geschoten. Het probleem zal alleen maar groter worden nu de herfst en dan de winter eraan komen, alhoewel veel scholieren ondertussen de fiets ontdekt hebben. Er zijn er een aantal overgeschakeld van openbaar vervoer naar fiets, dat blijkt uit de cijfers. We hopen echt dat ze blijven fietsen. Er was ooit een burgemeester van Kopenhagen die zei dat er geen slecht weer bestaat, alleen slechte kledij. Misschien kunnen we daar ook nog eens campagne rond voeren naarmate de winter eraan komt. Blijven fietsen allemaal!

Goed, vandaag gaat het over het openbaar vervoer. Wie dan weer minder de fiets kan gebruiken, zijn de hogeschool- en universiteitsstudenten, die ook op het openbaar vervoer rekenen.

We hebben eigenlijk voor het zomerreces al een conceptnota voorgelegd, die pas heel recent in druk is gegaan – daar zat de vakantie wellicht voor iets tussen. We

hebben daarin al gepleit voor een aantal algemene maatregelen die De Lijn zou kunnen nemen om zich voor te bereiden op een toekomstige heropflakkering van deze pandemie. Een van de punten was meer flexibiliteit, dat kan sowieso door de verschuiving van capaciteit. We hebben voor de zomer ook al gepleit voor een druktemeter. Roger Kesteloot heeft in de commissievergadering van 3 juli gezegd dat daaraan gewerkt werd. Wat is de stand van zaken? Vorige week heeft de NMBS haar druktemeter MoveSafe gelanceerd. Ik heb hem al op mijn iPhone staan. Dat is interessant voor de mensen om de drukte op het openbaar vervoer te kunnen vermijden. Ook een reserveringssysteem zou op termijn goed zijn, vooral in tijden van echte lockdown. Informatie in realtime aan de haltes moet mogelijk zijn. We hebben in Vlaanderen zoveel innovatieve bedrijven, ik kan me niet voorstellen dat niemand zoiets kan ontwikkelen. De aangepaste abonnementsvorm is ook een mogelijkheid, maar daar gaan we het nu even niet over hebben.

Daarnaast was er onze suggestie om de autocarbedrijven in te zetten. We zijn zeer tevreden dat de minister daarop ingegaan is en middelen vrijmaakt. We zullen straks horen waarover dat precies allemaal gaat en hoe dat nu geïmplementeerd zal worden. Dat is nog niet helemaal duidelijk. We hebben daarover geen beslissing van de regering teruggevonden. Dat kan aan ons liggen. Vanaf wanneer en waar zal dit gebeuren?

We hadden ook nog het idee om dat deels te organiseren op afroep. We zitten nog altijd, jammer genoeg – de collega sprak er al over – in die vervelende coronacrisis. We zitten met die kleurcodes. Nu is iedereen gestart met school in code geel, maar misschien wordt dat morgen code oranje of zelfs erger. Dan zitten we daar met het engagement van die autocarbedrijven. Het zou dus het best een systeem op afroep zijn. Is dat de bedoeling?

Nog een algemene beschouwing: we vinden dat De Lijn vrij rigide gereageerd heeft doorheen de crisis. Dat was zo tijdens de lockdown, toen we allemaal moesten binnenblijven. Daarna zijn ze teruggevallen op de vakantieregeling. In feite reden er toen veel lege bussen rond, vandaar ons idee om nu dan toch alvast te werken aan een soort reserveringssysteem om essentiële beroepen toch op hun werk te krijgen mochten we ooit weer in zo'n situatie geraken.

We denken dat ze wat korter op de bal moeten spelen. Dat is nu opnieuw bewezen met het hele verhaal rond het begin van het schooljaar. Ze zijn dan ook op hun beslissingen moeten terugkomen. Het is een vreemde manier van werken. Ik heb dit in het verleden ook al aan uw collega's gezegd, minister: De Lijn is een tanker, het is een gigantische organisatie met heel veel bussen en chauffeurs. Het is dus een groot bedrijf. Een tanker kun je niet zomaar keren. Er is ook het verhaal van de basisbereikbaarheid. Daar hebben we jaren aan gewerkt en dat zal nu stilaan zijn beslag krijgen. In tijden van crisis moet er echter snel gehandeld worden. Op dat vlak werd de bal toch wat misgeslagen.

Ik heb nog een laatste vraag over de universiteiten en hogescholen. Daar wil men blijkbaar ook colleges geven tijdens de avonduren en zelfs in het weekend. TreinTramBus stelt dat heel wat studenten het openbaar vervoer nemen om naar de les te gaan. Zullen zij op die tijdstippen of dagen dan nog in de les raken? Wordt daar op de een of andere manier op ingespeeld of is dat vooral een probleem voor de NMBS? Ik kan me toch wel voorstellen dat heel wat studenten ook de bus nemen.

Tot zover mijn vragen, minister. Ik wil u nogmaals bedanken omdat u het signaal dat wij vanuit de CD&V hebben gegeven, hebt opgepikt.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Ik wil u in eerste instantie nog eens bedanken om deze extra commissievergadering samen te roepen. Het is goed dat we hier een apart debat

over voeren en het is ook goed dat een aantal collega's die in de commissie Onderwijs zetelen, dat mee volgen. Het is immers een dubbele problematiek.

Corona zorgt overal voor heel veel uitdagingen, ook bij de heropstart van het nieuwe schooljaar. Dat is niet alleen op school zo, maar ook errond. Er zijn heel wat uitdagingen om dit allemaal op een veilige manier te laten verlopen. Heel wat leerlingen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer om zich naar de school te verplaatsen. Het openbaar vervoer is dus een belangrijk aspect. Jammer genoeg werd aangetoond dat dit een knelpunt is. De manier waarop kinderen zich naar en van de school verplaatsten, verliep niet altijd even veilig.

Als er iets is wat we in de huidige tijden moeten vermijden, dan zijn dat overvolle bussen. We proberen overal extra maatregelen in te voeren en extra inspanningen te leveren om kinderen op school op een veilige manier en met de nodige afstand les te laten volgen, maar de verplaatsing naar en van school moet dan natuurlijk ook op een veilige manier kunnen gebeuren.

Tijdens de vergadering van de commissie Onderwijs van vrijdag 21 augustus 2020 stelde minister Weyts dat er extra bussen voorzien zullen worden voor het buitengewoon onderwijs, maar voorlopig niet voor het gewoon onderwijs. Wel stelde de minister dat hij zou overleggen met u, als bevoegd minister van Mobiliteit, want hij zag er de noodzaak wel van in.

Op 1 september is echter gebeurd wat iedereen al had kunnen voorspellen: overvolle bussen en dus onveilige bussen. Bovendien kwamen daar vooral voor het buitengewoon onderwijs onverantwoord lange reistijden voor de kinderen bij.

U hebt op 3 september als bevoegd minister aan De Lijn gevraagd om dringend maatregelen te treffen voor de problemen die zich voordoen in het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs. De Lijn heeft dan laten weten dat zij zone per zone het rittenschema voor die leerlingen zou herbekijken.

Op 12 september bent u na aandringen van velen van ons, van het onderwijsveld en van de autocarsector ingegaan op de vraag om extra bussen en autocars in te zetten tijdens de spits.

Dat zijn goede beslissingen, maar misschien wel beslissingen die we op voorhand hadden kunnen nemen omdat die problemen op zich te voorspellen waren.

Welke voorbereidingen trof De Lijn voor een veilige opstart van het nieuwe schooljaar? Op welke manier hebben die maatregelen u overtuigd dat ze zouden volstaan?

Wanneer vond er een overleg plaats met uw collega van Onderwijs? Wat was het resultaat van dit overleg?

Vond er in voorbereiding van het nieuwe schooljaar een overleg plaats tussen De Lijn en de lokale besturen over het veilig leerlingenvervoer?

We hebben dus vernomen dat er extra bussen zullen worden ingelegd om het vervoer veilig en op voldoende afstand te garanderen. Hoeveel bussen zijn dat en op welke lijnen worden die bussen ingelegd? En wat eventueel met het tramvervoer?

Er werd 12,5 miljoen euro voorzien voor het inzetten van privébussen. Vanaf wanneer worden die ingezet? Zal dat budget volstaan? Wat is de kostprijs om één privébus één dag te laten rijden? Kan dat vergeleken worden met de kostprijs om een bus van De Lijn één dag te laten rijden? Op welke manier monitort De Lijn of het leerlingenvervoer veilig verloopt?

Wat dient een buschauffeur of trambestuurder te doen als hij merkt dat er te veel leerlingen op de bus of de tram zitten om het veilig te laten verlopen? Was er in de oorspronkelijke planning een evaluatie voorzien na de eerste weken van het nieuwe schooljaar, om bij te sturen waar nodig? Welke acties dient De Lijn te ondernemen in het licht van de contactopsporing? Wat gebeurt er als er COVID-19 wordt vastgesteld bij een leerling die het openbaar vervoer gebruikt om naar school te gaan?

De voorzitter: De heer De Gucht heeft het woord.

Jean-Jacques De Gucht (Open Vld): Collega's, mijn benadering is ietwat anders, aangezien mijn vraag gericht was aan minister Weyts, maar dan doorverwezen is naar deze commissie. De inslag is dus ietwat anders en de gecombineerde vragen zijn vragen die ook bij de minister van Onderwijs kunnen worden gesteld.

Er is al aangehaald dat de opstart van het schooljaar niet optimaal is verlopen, en al zeker niet wat betreft het vervoer van kinderen uit het buitengewoon onderwijs. Er werden verschillende maatregelen genomen om de verspreiding van het COVID-19-virus tegen te gaan. Er werd besloten om de verschillende busritten van en naar die scholen aan te passen. Een van die maatregelen is het splitsen van leerlingen uit het lager en het secundair onderwijs. Daardoor zijn natuurlijk veel meer bussen moeten worden ingelegd, plus de chauffeurs en begeleiders die daarvoor nodig waren. En ook het rittenschema moest worden aangepast.

Na die aanpassingen kwamen er schrijnende getuigenissen van ouders, doordat de doorlooptijd gigantisch toegenomen was. Soms werden kinderen ook opgehaald op tijdstippen die eigenlijk niet aanvaardbaar waren om dat op een juiste manier te doen. Dat was dus een probleem. Ondertussen zijn er al verschillende aanpassingen gebeurd wat dat betreft, minister. U hebt het rittenschema aangepast en er zijn autocars op de overvolle lijnen, zodat daar extra capaciteit is.

Ik wil nog even terug naar de totstandkoming van de besluitvorming die op 1 september leidde tot de aanpassing van het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs. Is het mogelijk om toelichting te geven bij die manier waarop die besluitvorming tot stand is gekomen? Die is daarna bijgestuurd, maar hoe evalueert u die situatie vandaag? Die is aangepast onder code geel, maar we zien dat de cijfers stijgen. Wat gebeurt er als we in een ander scenario terechtkomen? Zijn we daarop voorbereid, als we in een ander scenario terecht zouden komen, om dat toch op een goede manier op te vangen wat betreft het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs?

De problematiek van het leerlingenvervoer is niet nieuw. Al in 2015 werd een hervorming daarvan aangekondigd, via een conceptnota. Er lopen diverse proefprojecten, in de regio's Leuven en Roeselare-Tielt, en dat is onlangs uitgebreid tot de regio Antwerpen. Die lopen tot juni 2022. Minister, kunt u een tussentijdse stand van zaken geven? In welke mate zullen de ervaringen van september een impact hebben op de verdere uitvoering van die projecten in de volgende maanden en jaren?

Ik probeer me vooral op het vervoer van de scholen te richten, op de link met het onderwijs, met andere woorden. Minister, op welke manier zal er worden ingespeeld op de aankondiging van de diverse universiteiten en hogescholen dat zij hun schema zullen aanpassen? Het grootste deel van de studenten pendelt. Ik heb daar nog geen exacte cijfers van, maar naar ik heb begrepen zou dat dit jaar natuurlijk nog zijn gestegen. Door de pandemie zijn er veel meer studenten die nog niet hebben beslist om op kot te gaan, omdat ze bang zijn voor de eenzaamheid indien er opnieuw een lockdown of iets dergelijks zou komen. Men is dus toch wat terughoudender wat op kot gaan betreft. Dat betekent dat een groter deel met het openbaar vervoer zal gaan, zowel via De Lijn als via de NMBS. Is er overleg tussen u en uw federale collega's om daaraan tegemoet te komen en ervoor te zorgen dat de studenten hun colleges kunnen bijwonen?

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Voorzitter, collega's, minister, goedemorgen. Ik zal niet alles herhalen wat de collega's al ruimschoots hebben ingebracht. Ik denk niet dat dat zinvol is. Ik denk echter dat het voor iedereen duidelijk is dat dit echt een prangende problematiek is. Dat merken we ook aan de hoeveelheid vragen. Het meest frustrerende is natuurlijk dat men een en ander wel had kunnen voorzien. Daarom wil ik daar straks toch nog eventjes dieper op ingaan bij mijn vragen.

Er werd eigenlijk aangekondigd dat iedereen voorbereid was op de nodige scenario's en dat een extra inzet van bussen en zo niet nodig leek. Helaas werd – wat iedereen had kunnen voorspellen – na 1 september meteen duidelijk dat er toch echt wel grote problemen waren, zowel algemeen qua leerlingenvervoer als specifiek richting het buitengewoon onderwijs. Dat leidde tot een aantal verhalen, toch in mijn mailbox, maar ook in mijn persoonlijke omgeving, waarbij je echt grote vragen kunt stellen wat het welzijn van kinderen en jongeren betreft die naar school moeten trekken. Het ging over leerlingen die tot zes uur per dag op een bus moeten zitten, met een mondmasker op, en dan is er nog de volledige schooldag. Ik ken zelfs iemand die van half zeven tot ongeveer acht uur 's avonds ofwel onderweg of op school was en dus non-stop een mondmasker op moest hebben. Gezien de maatregelen kreeg die op die bus ook geen enkele mogelijkheid om iets te drinken of te eten. Als je zes uur op een bus zit en je mag zelfs geen slok water nemen, dan kan men daar toch een aantal vragen bij stellen. Of er waren de verhalen van kinderen die in hun broek bleken te hebben geplast toen ze aankwamen op school en grote delen van de schooldag bleken te missen, wat natuurlijk echt nefast is. We dachten dat we nu zouden gaan voor een volledige heropstart van de scholen, maar daardoor is er dan ook nog eens een rechtstreekse impact op de leertijd die er is voor kinderen en jongeren.

U hebt nog voor de regering bijeenkwam aangekondigd dat er een versoepeling zou zijn van de maatregelen om deze wantoestanden tegen te gaan. Afgelopen vrijdag kwam daar dan ook nog het inderdaad uitstekende voorstel van onder andere de collega's van CD&V bij om te kijken naar de privésector om een aantal zaken tijdelijk te versterken.

Daarom heb ik een aantal vragen. Ik zal de al door de collega's gestelde vragen niet herhalen.

Mijn belangrijkste vraag is: hoe kan het in godsnaam dat dit niet werd voorzien? Dit kon al in juni worden voorzien. We hadden maanden om dat allemaal te berekenen. We hadden alle data. We weten hoeveel leerlingen er zijn. We weten waar ze naartoe moeten. We weten op welke momenten. We konden dus alles perfect berekenen in functie van de huidige voorwaarden, en bekijken welke capaciteit daarvoor nodig is.

Daarmee hangt een vraag voor uw diensten samen: is er op dit moment zicht op alle problemen? Hebt u alles in kaart? Heeft De Lijn alles in kaart? Op welke manier is dat de voorbije weken en maanden gebeurd? Zijn met de huidige aangekondigde maatregelen alle problemen opgelost? Zijn er nog extra initiatieven gepland of nodig? Ik merk alvast in de nieuwsberichten van de afgelopen dagen dat er in Vlaanderen zeker nog plaatsen zijn waar er absoluut nog geen enkele beterschap is. Ik wil er dus op aandringen om dit zeer snel op te nemen. We kunnen ons niet permitteren om nog twee weken verder te gaan.

Daarmee samenhangend: zijn we, gezien de beperkte voorbereiding van de scenario's nu, voorbereid op nog strengere scenario's? Niemand weet wat de komende weken en maanden zullen brengen.

De link met het hoger onderwijs werd door de collega's gelegd en zal ik niet herhalen.

Tot slot nog een beetje een kunstmatige link. Deze gebrekkige voorbereiding doet mij vragen stellen over de kracht van onze vervoerregio's en het vervoer op maat, hoe we dit allemaal zullen aanpakken. Als we maar op die beperkte manier zaken kunnen simuleren en voorbereiden, ben ik bang voor de stappen die we de komende maanden en jaren in de vervoerregio's zullen zetten. Trekt u daar lessen uit? Op welke manier zullen we ervoor zorgen dat de nodige investeringen worden gedaan, zodat planmatig de nodige zaken gebeuren om alles goed in kaart te hebben, en we niet van de ene chaos in de andere struikelen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank eerst en vooral de sp.a-fractie om deze commissievergadering mogelijk te maken. Deze zaak beroert heel veel mensen. We hebben allemaal de schrijnende beelden gezien van kinderen die veel te lang op bussen zaten, maar ook van overvolle bussen. We zitten in een crisisperiode, waarin we soms snel moeten schakelen. Dat is niet altijd mogelijk. Mirakeloplossingen bestaan niet altijd. Ik denk alleszins dat we continu alles moeten opvolgen en alles moeten monitoren, en dat we continu moeten schakelen indien er zich iets voordoet.

Ik heb hier en daar wat verwijten gehoord, onder meer het beeld van een logge tanker. Ik ga er in eerste instantie van uit dat iedereen in deze moeilijke omstandigheden zijn best doet. Dat neemt niet weg dat ikzelf niet zo heel gelukkig was met de communicatie die in augustus namens De Lijn werd gedaan, en dan heb ik het vooral over het persbericht van 20 augustus waarin werd gezegd dat er niets extra's zou worden gedaan.

We hebben inmiddels het een en ander gedaan, maar ik wil hier in eerste instantie het globale verhaal brengen.

Ik heb heel wat vragen gekregen over of er overleg is geweest, of er voorafgaand voldoende is nagedacht om deze situatie te voorkomen. Ik kan u wat dat betreft zeggen dat er regelmatig overleg is geweest tussen zowel Vervoermaatschappij De Lijn als, uiteraard, het Departement Onderwijs en de respectieve kabinetten, dat van Onderwijs en mijn kabinet, om te bekijken hoe de opstart van de scholen zo goed mogelijk kon worden voorbereid, specifiek dan het leerlingenvervoer van het buitengewoon onderwijs. Dat wil ik zeker meegeven, want we merken dat zeker de mensen die niet in detail met mobiliteit bezig zijn, niet altijd het onderscheid zien tussen enerzijds het leerlingenvervoer voor het bijzonder onderwijs en anderzijds de ritten die De Lijn doet voor het reguliere school-woonverkeer of woon-schoolverkeer.

Ik wil eerst het globale beeld brengen van de reguliere ritten, nadien kom ik zeker terug op het leerlingenvervoer voor het bijzonder onderwijs.

Vandaag de dag blijven we nog continu in overleg, zowel met de onderwijsinstellingen als met De Lijn. Alles wordt continu gemonitord. Het is niet zo dat men half augustus perfect het hele plaatje kende. Op dat ogenblik wist men niet wie allemaal de bus zou nemen om naar school te gaan, men wist niet hoe een aantal leerlingen zich zouden verplaatsen, soms wist men zelfs niet eens waar kinderen naar school zouden gaan. Het plaatje was half augustus dus helemaal niet compleet, maar er was alleszins wel regelmatig overleg.

Op grond daarvan heeft Vervoermaatschappij De Lijn in augustus gecommuniceerd dat ze alles wat ze heeft, zou inzetten. Ze gebruikt haar capaciteit ten volle, en ze

gebruikt ook de capaciteit van al haar pachters ten volle, dus de private busmaatschappijen die al in onderaanneming van De Lijn rijden.

Toen heeft De Lijn gecommuniceerd dat ze geen enorm grote stormloop bij de start van het schooljaar verwachtte, enerzijds op basis van de bezettingscijfers die De Lijn op dat ogenblik had en ook nu nog heeft, en anderzijds op basis van de gebruiksintenties waarover De Lijn een en ander zelf in studie had gebracht en onder meer de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) in kaart had gebracht.

De bezettingscijfers van vandaag zitten op ongeveer 46 procent. Dat is natuurlijk nog altijd een heel pak lager in vergelijking met de situatie in september 2019. Er zijn dus minder dan de helft busreizigers dan in september 2019.

Op grond daarvan ging De Lijn er toen van uit dat ze voldoende capaciteit had. Achteraf bleek uiteraard dat dat niet het geval was. Vanaf 1 september hebben we de schrijnende verhalen gehoord van kinderen die vijf uur of zelfs langer op een bus zaten, en dat waren vooral kinderen van het bijzonder onderwijs. Dat kon totaal niet. We hebben ook allemaal veel beelden gezien en we werden gecontacteerd door burgemeesters, door onderwijsdirecties, door ouders, maar ook door chauffeurs dat de bussen in de piekuren wel degelijk overvol zaten, ondanks het feit dat de normale bezetting op dat ogenblik maar voor 46 procent was benut.

Ik heb dan ook onmiddellijk gevraagd aan de mensen van De Lijn om te zorgen voor een bijsturing. Dit kan niet voor het bijzonder onderwijs en ook niet voor de reguliere ritten. Tegelijk wisten we dat het weer slechter zou worden. We hebben altijd opgeroepen dat zoveel mogelijk mensen de fiets zouden gebruiken om zoveel mogelijk verplaatsingen te doen, en dat wordt ook massaal ingevuld. Dat blijkt ook uit de studie van VAB.

Enerzijds focussen we op de fiets, maar anderzijds willen we niet dat iedereen massaal kiest om weer de auto te nemen. Neen, het openbaar vervoer moet daarop een performant antwoord kunnen bieden en moet flexibel zijn om extra bussen te kunnen inzetten.

In de eerste plaats heeft De Lijn dat gedaan. Ze heeft ritten verschoven. Ze heeft een aantal gelede bussen ingezet waar er initieel geen waren. Ze heeft ook gevraagd aan de pachters om hun maximale capaciteit in te zetten. Maar het is duidelijk gebleken dat dat niet voldoende was.

Daarom heb ik na die eerste week, toen bleek dat er overvolle bussen waren, onmiddellijk gevraagd om te zorgen voor extra capaciteit en desgevallend te rade te gaan bij de pachters en/of bij de andere private busmaatschappijen die nu nog niet rijden.

Men heeft dat dan onderzocht en finaal was de kogel door de kerk afgelopen vrijdag. Want u weet natuurlijk ook dat extra bussen inzetten geld kost. Daar moeten we in eerste instantie een raming voor hebben. Dat kost geld. En tegelijkertijd hadden we ook de problematiek – en jullie weten dat – dat heel wat van onze private autobusmaatschappijen op dit ogenblik al hun buschauffeurs op technische werkloosheid hebben gezet. Die mensen die in tijdelijke werkloosheid zitten, kunnen niet zonder meer flexibel worden ingezet en automatisch worden opgeroepen om te gaan rijden.

Bovenop de problematiek die we hier hebben is de bezetting nu 46 procent. We hebben die extra bussen dus niet continu nodig, maar wel in de piekmomenten, en vooral wanneer de schoolkinderen op die bussen zitten. Daar hebben we extra capaciteit nodig. Dat betekent dus dat we die extra bussen van de private autocar-autobusmaatschappijen niet continu nodig hebben, maar vooral ’s morgens en ’s avonds. Daarom was dat ook een bijkomend probleem.

Nu, we hebben een hele calculatie gemaakt. Het blijkt dat men om en bij de driehonderd extra bussen nodig zou hebben om een antwoord te bieden op die extra piekmomenten bij de start van de scholen en als de scholen sluiten. Dat betekent extra ritten 's morgens en 's avonds. Dat zijn ongeveer zeshonderd ritten per dag in heel Vlaanderen. Op dagbasis heeft men daar een calculatie van gemaakt. Het betekent een bedrag van om en bij de 190.000 euro. Dit werd geëxtrapoleerd naar het einde van dit jaar, want u weet dat de coronaprovisie van alle maatregelen die we tot nu hebben genomen, ingerekend is tot het einde van het jaar. Dat betekende dat we een bedrag nodig hadden van om en bij de 12 miljoen euro. Ik kan natuurlijk wel aan private busmaatschappijen vragen of zij willen rijden, maar ik moet ook de middelen hebben om ze te kunnen betalen. Niemand zal dat zonder meer volledig gratis doen.

Intussen hebben we de middelen, dat is vrijdag ook afgeklopt op de ministerraad. Het is nu zaak om zo snel mogelijk een regeling uit te werken met de private busmaatschappijen. We zitten daar samen met de federatie van de private autocar-autobusmaatschappijen, alsook met de mensen van Vervoermaatschappij De Lijn, om zo snel mogelijk een regeling uit te werken. Zo kan men zo snel mogelijk die private maatschappijen inzetten.

Ik wil daarbij ook onmiddellijk meegeven dat het in deze zin ook voor hen een coronamatregel is. Want die bussen staan stil. Zij moeten nu hun chauffeurs weer inzetten. Het is enerzijds natuurlijk positief dat zij weer kunnen worden ingeschakeld en dat zij weer aan het werk kunnen. Anderzijds moeten zij ook de nodige garanties hebben dat het over een voldoende lange termijn gaat. Zij moeten ook hun verzekeringen weer activeren, want heel wat van die bussen zijn op dit ogenblik qua verzekering on hold gezet. Er komt dus een en ander bij kijken. Maar men is daar op dit ogenblik volop mee bezig.

Wil dat zeggen dat, ondanks het feit dat we vrijdag hebben afgeklopt, we die extra middelen ter beschikking gaan stellen, en dat De Lijn er werk van kan maken om die private busmaatschappijen in te schakelen? Wil dat zeggen dat dat vanaf dag één of vanaf maandag allemaal geregeld is? Neen. Op dit ogenblik zitten we nog met die volle bussen. Maar het is alleszins onze bedoeling dat daar zo snel mogelijk werk van wordt gemaakt. De wet op de overheidsopdrachten moet natuurlijk wel worden gerespecteerd. Het kan ook niet zijn dat we dat zonder meer aan één busmaatschappij toewijzen. We moeten een goede regeling uitwerken, zone per zone. Wat dat betreft, moeten we uiteraard ook de plaatselijke busmaatschappijen mee laten ageren. Zij staan kortbij, zij kunnen snel schakelen. Wat dat betreft, denk ik dat dat ook voor hen een regeling moet zijn die kan worden ingezet.

Dat neemt niet weg dat in die bussen een aantal maatregelen moeten worden genomen. Ik denk dan aan het afsluiten van het chauffeursloket en dergelijke. Al onze andere coronamaatregelen, waarover we al heel vaak hebben gecommuniceerd, blijven uiteraard van kracht. Het dragen van een mondmasker of het vaak inzetten van ontsmettingsmiddelen blijft van kracht en zal ook van kracht zijn op de private bussen die zullen worden ingezet.

Tegelijkertijd wil ik meegeven dat De Lijn ten aanzien van de abonnementsgebruikers en de gebruikers van een Buzzy Pass een hele communicatie heeft opgezet. Er is, kortom, al heel veel over alle coronamaatregelen gecommuniceerd. We horen her en der dat mensen wat slabakken en niet meer alles consequent naleven. Er is een hele communicatie opgezet, want die maatregelen zijn van essentieel belang en moeten worden gehonoreerd. Zeker op het openbaar vervoer is dat in het belang van iedereen.

Ik blijf erbij dat we van bij de aanvang van de lockdown en nadien, toen een aantal maatregelen zijn gemilderd, altijd hebben gevraagd voor tal van verplaatsingen zo

veel mogelijk de fiets te gebruiken. We doen dat nu nog. We vragen zo veel mogelijk mensen om voor de kortere verplaatsingen zo veel mogelijk de fiets te gebruiken. Het is gezond en veel praktischer. We blijven daar ook op hameren.

Wat het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs betreft, heb ik al gezegd dat dit buiten de reguliere ritten valt en dat daar een heel aparte regeling voor is uitgewerkt. Het Agentschap voor Onderwijsdiensten zit hiervoor samen met De Lijn. In augustus 2020 hebben ze dat frequent gedaan om na te gaan hoe ze zo goed mogelijk voor een veilige start van het nieuwe schooljaar konden zorgen.

Er was een regeling met code oranje uitgewerkt. Reeds tijdens het vorige schooljaar had de Groep van Experts belast met de Exitstrategie (GEES) het advies gegeven om met code oranje de leerlingen van het lager onderwijs en de leerlingen van het secundair onderwijs te splitsen. Het is voor die specifieke doelgroep niet altijd evident het verplichte mondmasker te dragen. We weten allemaal dat het vaak een moeilijkere problematiek is. Om die reden is beslist te starten met code oranje en met een volledige splitsing van de ritten voor het lager onderwijs en het secundair onderwijs.

Een aantal ouders hebben me gecontacteerd omdat dit betekende dat kinderen uit eenzelfde gezin die in eenzelfde bubbel zaten soms met verschillende bussen naar school moesten gaan omdat de ene in het lager onderwijs en de andere in het secundair onderwijs zit. We kregen allemaal te horen dat dergelijke regels niet kunnen. Om die reden hebben we al tijdens de eerste week van het schooljaar beslist voor het bijzonder onderwijs een regeling met code geel te maken. Er is dus geen splitsing tussen lager en secundair onderwijs. We laten hen al die ritten samen maken, wat al een hele win-winsituatie betekent. Tegelijkertijd is er een maximale inzet van alle mogelijke bussen, zodat de reistijden enorm worden ingekort.

In de commissie Onderwijs heeft minister Weyts al over het een en het ander gecommuniceerd. Wat dit betreft, zitten we allemaal op dezelfde golflengte. We zullen bijkomende middelen inzetten om te zien hoe we extra ritten en busbegeleiders moeten inzetten. De calculatie is dat, specifiek voor het buitengewoon onderwijs, hiervoor ongeveer 2 miljoen euro nodig is.

De heer Vaneeckhout heeft tijdens zijn vraag meermaals gezegd dat men alles in kaart kan brengen op basis van het verleden, maar zo eenvoudig is het niet altijd. Ik heb van een aantal mensen van De Lijn gehoord, bijvoorbeeld wanneer het gaat over nieuw samengestelde gezinnen, dat niet altijd duidelijk is of een kind op het ene of op het andere adres moet worden opgehaald. Kortom, er zijn heel wat moeilijkheden, zeker wanneer het gaat over het buitengewoon onderwijs en wanneer de school redelijk ver gelegen is. Het is niet altijd evident om dit allemaal te regelen, maar ik herhaal dat iedereen moet schakelen en dat veiligheid boven alles gaat. Ik hoop dan ook dat we met die bijkomende maatregelen die zijn genomen en die zo snel mogelijk in werking moeten gaan, kunnen tegemoetkomen aan heel wat verzuchtingen van onderwijsinstellingen, ouders, leerlingen, onderwijsdirecties, kortom van iedereen.

Mevrouw Brouwers, u hebt inderdaad nog geen nota gezien van de Vlaamse Regering. Eerst moest 12 miljoen euro die tot het eind van het jaar nodig is voor die extra ritten, worden vrijgemaakt. Dat is afgeklopt en moet nu worden omgezet in een besluit. Daarbij moeten we de wet op de overheidsopdrachten respecteren.

Ik hoop, samen met iedereen in deze commissie, dat we daar zo snel mogelijk groen licht voor krijgen. Met groen licht bedoel ik vooral dat de federatie van de autobusmaatschappijen en De Lijn, die gisteren al zijn bijeengekomen en ook vandaag opnieuw samenkomen, die regeling zo snel mogelijk moeten uitwerken om zoveel mogelijk private busmaatschappijen te kunnen laten rijden, zoveel

mogelijk chauffeurs van die private maatschappijen te kunnen terugroepen en de bussen operationeel te maken. Ik hoop dat dit zo snel mogelijk wordt geregeld.

Mijnheer De Gucht, er lopen inderdaad een drietal proefprojecten voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs. Er is een project in Roeselare en in Leuven. Deze projecten zijn uitgebreid voor de zones Torhout en Tielt. Daarbij wordt bekeken hoe de lange reistrajecten voor die leerlingen zoveel mogelijk kunnen worden verkort. Ook in Antwerpen is men volop bezig met de uitrol daarvan, daar wordt onder meer gefocust op vaste opstapplaatsen zodat niet alle kinderen aan huis moeten worden opgehaald. Ik heb daar momenteel nog niet veel details van. Het opzet van deze proefprojecten die lopen tot juni 2022, is een zo ruim mogelijke implementatie ervan in de rest van Vlaanderen.

Mevrouw Robeyns, u vraagt wat dit nu kost voor een welbepaalde busrit. Op dagbasis gaat het om een bedrag van ongeveer 190.000 euro voor die driehonderd extra bussen. Ik kan u niet zeggen wat elke busrit specifiek kost omdat elke bus een andere regeling heeft. Geen enkele busrit is identiek: de afstanden vanaf de stelplaats zijn verschillend, de aanrijtijden kunnen verschillen enzovoort. Ik kan u dat dan ook niet voor elke busrit zeggen maar volgens de berekening gaat het over 190.000 euro per dag. Wanneer we dat uitbreiden over de rest van het jaar, komen we aan een bedrag van 12,4 miljoen euro.

En dan heb ik ook nog het verhaal van de druktebarometer. Ik denk dat mevrouw Brouwers specifiek vroeg waarom men daar niet exact hetzelfde doet als de NMBS. Men geeft mij aan dat de NMBS continu treincontroleurs heeft rondlopen in de wagons. Zij checken iedereen en kunnen op basis van de gegevens die ze hebben en waar ze gebruik van maken, dat ingeven in de druktebarometer. Bij De Lijn zijn er heel veel chauffeurs, maar zij moeten in hoofdorde rijden, ze kunnen niet overal ingevingen gaan doen. De Lijn gebruikt de historische data. Men kan wel zeggen dat men controleurs kan inzetten, maar u weet dat er niet op elke bus een controleur aanwezig kan zijn. De Lijn verkiest daarom momenteel zoveel mogelijk gebruik te maken van historische data en die in kaart te brengen samen met de data van de laatste weken. Op basis daarvan hoopt men tegen 15 oktober toch een en ander in kaart te kunnen brengen.

Alles wordt ten volle opgevolgd. Er wordt ten stelligste gevraagd aan De Lijn om de fouten die zijn gebeurd, te herstellen. Dit betreft zeker de communicatie rond 20 augustus van 'we zijn goed voorbereid en we hebben alles in goede banen kunnen leiden'. Dat was blijkbaar niet het geval.

Opnieuw, we hebben al na een paar dagen van het nieuwe schooljaar snel kunnen schakelen, in eerste instantie voor het bijzonder onderwijs, maar nu in tweede instantie ook voor het secundair onderwijs. Straks worden de weersomstandigheden slechter en gaan nog meer mensen het openbaar vervoer gebruiken. Straks start ook het hoger onderwijs. Daar varieert het nog wat. We hebben vandaag kennis genomen van de wijzigingen van de lesuren. Opnieuw, men moet proberen zoveel mogelijk te anticiperen – het zijn moeilijke omstandigheden, voor iedereen – en snel schakelen is de boodschap, maar niet zoals een denker zoals al eens gezegd is. We moeten snel schakelen en de veiligheid prioriteit geven. Ik hoop dat we dat op deze manier, met die extra middelen en inzet, zoveel mogelijk kunnen realiseren.

Als er nog vragen zijn, hoor ik dat graag. Het zal sowieso een kwestie zijn van heel consequent en toekomstgericht de zaak te volgen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, minister, zeker in tijden van crisis zoals vandaag verwachten de mensen van politici, ministers, de overheid in brede zin en dus ook van overheidsbedrijven als De Lijn, een vooruitziend beleid. Ze mogen dat

terecht eisen. De Lijn moet niet enkel reactief optreden maar echt proactief denken en voorbereid zijn op wat komt.

Het moet me van het hart. Ik heb een dochter van 9 jaar en zelfs zij kon voorspellen – in augustus al – dat de bussen te vol zouden zitten om veilig te zijn. We moeten overal afstand houden, dan moeten we dat ook op het openbaar vervoer kunnen doen. Op 20 augustus zei De Lijn dat ze voldoende capaciteit had en geen extra bussen zou moeten inzetten. Dat is toch godgeklaagd. Ik begrijp dit niet. Dat is geen vooruitziend beleid, dat is gewoon reactief zitten wachten tot men het effect wel eens zal zien van de huidige inzet. Dat is zeer te betreuren.

Het verrast me een beetje, maar ik ben er blij om dat u zegt dat er extra middelen zijn. Er is 12 miljoen euro voor de extra bussen en ritten tijdens de spitsuren. Dat is een heel goede zaak. Nu gaat u samenzitten met de privéautocarbedrijven om dat samen met De Lijn te organiseren. Ik denk dat we alweer kostbare tijd hebben verloren. We konden dat toch al voorzien, ook al zijn de middelen nog niet afgeklopt of beslist op de regering? De Lijn of het departement konden toch al voorbereidend werk hebben gedaan? Men kon toch al tijd winnen door daar met die privébusmaatschappijen rond de tafel te zitten? Er was toch goede wil om tot samenwerking te komen?

Ik denk, ik hoop, dat we geen kostbare tijd hebben verloren. Ik vind het toch rijkelijk laat, temeer omdat we allemaal willen dat mensen opnieuw het openbaar vervoer durven te gebruiken. Er is, zoals u zegt, vandaag een bezettingsgraad van 46 procent. Tijdens de spits is dat wel een ander verhaal, maar we moeten er toch voor zorgen dat meer mensen opnieuw toegang vinden tot het openbaar vervoer, zeker als het wat minder goed weer wordt. Dan moeten we er toch over waken dat de mensen zich in eerste instantie veilig voelen. Veilig in deze coronacrisis betekent dat men voldoende ruimte en plaats heeft en dat men zich niet als haringen in een ton voelt. We moeten ons daarop voorzien. Ik reken erop dat de Lijn dat ernstig opneemt en dat De Lijn, samen met uw departement en u als minister, een goed akkoord sluit met de privébusmaatschappijen om zo snel mogelijk die extra bussen in te zetten.

Er is wel een klein probleem, en ik heb dat tijdens mijn vraagstelling al aangekaart: de tijdelijke werkloosheid. Een groot deel van de chauffeurs van de privébusmaatschappijen is vandaag tijdelijk werkloos. Je kunt hen niet zomaar uit dat statuut halen om hen enkele uren tijdens de spits te laten rijden en leerlingen te laten vervoeren. Hoe kunnen we dat oplossen? Is daarover overlegd, eventueel met de federaal bevoegde overheid? Zijn er oplossingen of denkpistes om dat aan te pakken? Dat is toch van groot belang.

Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om nog op een element in te gaan, namelijk de suggestie over de druktebarometer van mevrouw Brouwers. Het verschil met de NMBS is pertinent, dat begrijp ik ook. Vlaanderen is echter een regio waarin heel wat expertise bestaat in slimmetechnologietoepassingen. Er zijn de imec's (Interuniversitair Micro-elektronicacentrum) van deze wereld, onderzoeksinstellingen die op wereldniveau echt ver staan. Dan moeten we toch een slimme technologische oplossing kunnen vinden om bij te houden hoeveel mensen er op een bus aanwezig zijn, al is het door sensoren aan de in- en uitgang van de bussen? Ik denk dat dat moet kunnen. Een pandemie als vandaag willen we het liefst nooit meer meemaken, maar iets in mij zegt dat we daar toch ernstig rekening mee moeten houden. Het kan nog gebeuren. Daarom moet het openbaar vervoer daar ook op voorzien zijn. Dan zou het slim zijn om die slimmetechnologietoepassingen al in te bouwen wanneer nieuwe bussen worden aanbesteed. Dan kunnen we op de nieuwe bussen al monitoren en weten hoeveel mensen er op de bussen zitten. Er komt de volgende jaren ook een groot investeringsprogramma. Ik zou u aanraden om dit bij de aanbesteding van nieuwe bussen mee te geven. Hoe kunnen

we een slim telsysteem invoeren? Dat kan met sensoren aan de in- en uitgang, of met sensoren op de banken of de vloer. Ik denk dat er veel slimmere mensen zijn dan ikzelf om hiervoor de juiste toepassingen aan te reiken, maar die expertise is er in Vlaanderen. Ik vraag u om die zeker te gebruiken. Ook dat aspect is opnieuw een voorbeeld van vooruitziend beleid, iets wat wij als parlementsleden van de Vlaamse overheid en van u als minister verwachten.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, bedankt voor het uitgebreide antwoord.

Het beeld van de tanker was niet zo negatief bedoeld. U bent daar een paar keer op teruggekomen, maar het is gewoon zo dat in moeilijke tijden grote organisaties het moeilijk hebben om flexibel te bewegen. Ik heb de indruk dat de reddingssloepen intussen toch uitgevaren zijn. Laat ons hopen dat dit nu allemaal zijn weg vindt. U hebt op het einde ook duidelijk gezegd dat we moeten anticiperen en snel en kort op de bal moeten spelen. Laten we dat vooral doen. De Lijn gaf in augustus niet de indruk dat ze goed anticipeerde, maar goed, het een en ander is toch al een stukje rechtgezet.

Ik wil ook terugkomen op de druktebarometer. Bij de NMBS baseert men zich blijkbaar op historische data, aangevuld met wat de controleurs ter plaatse vaststellen. Dat is op die manier moeilijk te kopiëren door De Lijn, dat begrijp ik wel, maar ik ben het helemaal eens met de heer Maertens die zegt dat het in een innovatief Vlaanderen toch mogelijk moet zijn om hetzelfde als de NMBS in de toekomst op een aangepaste manier te doen. Dat is misschien niet op korte termijn, daar heb ik ook alle begrip voor.

Anderzijds hebben we toch wel al wat data. De MOBIB-kaart moet gescand worden, dus je hebt die scangegevens. Er zijn sms-tickets. Dan weet men dat toch ook onmiddellijk? Of niet? Ik ben daar niet goed van op de hoogte. De M-tickets zijn er ook nog. Alle ticketingsystemen die de laatste jaren naar voren zijn gekomen, zijn allemaal digitaal. Die gegevens moeten toch ook vrij snel ergens ter beschikking zijn op de hoofdzetel in Mechelen, waar men dat dan verder kan verspreiden en in een app verwerken? Ik ben zelf geen ingenieur, maar ik kan me niet voorstellen dat dat allemaal niet mogelijk zou zijn. Laten we daar in de toekomst dus werk van maken, maar dat zal allicht niet tegen 15 oktober lukken. Daar heb ik zelfs begrip voor. Ondertussen kan het andere systeem om de drukte te meten, dat, vrees ik, niet accuraat zal zijn, voorlopig gebruikt worden.

Ik heb nog een vraagje. Mijn collega Loes Vandromme heeft jammer genoeg moeten afhaken rond 11 uur. Ze heeft mij nog iets doorgestuurd vanuit de Westhoek, maar ik denk dat het voor het brede platteland geldt. Er zijn blijkbaar ook problemen met de belbussen, die ook minder reservaties aannemen, waardoor sommige kinderen, die afhankelijk zijn van de belbus, nu ook niet op school zouden raken. Hetzelfde probleem doet zich voor met, laat ons zeggen, de 'plattelandsbussen', de bussen die enkel 's morgens en 's avonds hun ritten doen met het oog op het vervoer van scholieren. Zal ook daar die extra versterking ingezet worden, en niet alleen in de steden? Die hebben al maar één bus, en als die dan vol zit ... Op het platteland zijn het die kinderen die het moeilijkst op school raken en voor wie het met de fiets misschien wat te ver is. We moeten daar toch ook extra op inzetten.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, ik moet eerlijk zeggen dat ik ontgoocheld ben in uw antwoord en dat ik serieus op mijn honger blijf zitten. U doet alsof er niets gebeurd is en alsof steeds de juiste maatregelen genomen zijn. Dat de coronacrisis ongezien is en dat we ons daar niet op hebben kunnen voorbereiden, daar ben ik het volledig mee eens. Dat we voortdurend moeten zoeken en bijsturen, en dat we

moeten zoeken naar extra middelen en inspanningen: ook daar heb ik alle begrip voor. Maar ondertussen zijn we wel een half jaar verder en krijg ik steeds meer het gevoel dat we een half jaar tijd hebben verloren, dat we geen werk hebben gemaakt van een deftig proactief plan. Niemand weet hoelang corona nog gaat duren. Niemand weet hoeveel fases er nog zullen volgen. Maar iedereen zegt dat we ermee moeten leren leven, en dus moeten we ons erop voorbereiden.

Ik heb de afgelopen dagen nog eens alle verslagen van deze commissie sinds corona nagelezen. En eigenlijk, minister, heeft bijna iedereen hier u voortdurend dezelfde boodschap gegeven. Iedereen heeft u gezegd: neem geen afwachtende houding aan, maak werk van een proactief beleid, zorg ervoor dat de veiligheid van de reizigers en de chauffeurs gegarandeerd is, zorg ervoor dat het openbaar vervoer voorbereid is op die verschillende fases van het exitplan en op het hernemen van ons sociaal, economisch en maatschappelijk leven. Er zijn bezorgdheden geuit over het beschermen van chauffeurs, social distance, extra capaciteit op drukke lijnen en op piekmomenten, compensatie van de reizigers, realtime-informatie over drukte op de bus en de tram. Maar in plaats van een proactieve houding, hebben we telkens opnieuw een afwachtend antwoord gekregen, een antwoord als: 'Ik reken op het gezond verstand van de reizigers, het zal allemaal wel zo'n vaart niet lopen, de chauffeur zal wel oordelen of de bus te vol is.'

Ik hoor u nu opnieuw zeggen dat snel schakelen de boodschap is, maar de realiteit is dat er telkens opnieuw te traag en te langzaam geschakeld en gereageerd wordt. Iedereen waarschuwt u daar voortdurend voor. De realiteit is dat we reizigers onnodig gevaar hebben laten lopen, dat we kinderen onnodig gevaar hebben laten lopen, dat het personeel onnodig gevaar heeft gelopen, en nog erger, dat mensen opnieuw minder geneigd zullen zijn om de bus en de tram te nemen, dat het vertrouwen in het openbaar vervoer opnieuw een ernstige deuk heeft gekregen.

Minister, de vraag aan u is: hoe zult u dat rechtzetten? Oké, het inzetten van privébussen om extra capaciteit te creëren is een goede, maar tijdelijke oplossing. Wat na december? Hoelang het zal duren, weten we niet, maar dat er na december nog extra capaciteit nodig zal zijn, lijkt mij toch zeer evident. Hoelang bent u van plan om die extra bussen in te zetten? Er is structureel nood aan meer capaciteit. Iedereen vraagt u dat hier al sinds het begin van corona. Hoe zult u daarin voorzien?

Het gaat niet op om de schuld volledig in de schoenen van De Lijn te schuiven, zoals sommige collega's proberen te doen. Ik denk dat we in dezen wel degelijk ook de hand in eigen boezem moeten steken, dat we als overheid in dezen ook een verantwoordelijkheid hebben. Goed beleid zou zijn geweest dat we vanaf dag één van de lockdown het openbaar vervoer zouden hebben voorbereid en zouden hebben gezorgd voor een goede exitstrategie, in plaats van, zoals nu, in een paniekreactie, omdat we niet anders kunnen, miljoenen euro's aan een privébedrijf te geven om te depanneren en een oplossing aan te bieden. Laten we nu eens eindelijk werk maken van een duidelijk, proactief plan, dat ervoor zorgt dat we kunnen garanderen dat reizigers op een veilige manier kunnen worden vervoerd, zodat ook het vertrouwen in dat openbaar vervoer opnieuw toeneemt, zodat we opnieuw kwaliteitsvol openbaar vervoer kunnen garanderen. Ik heb de andere collega's dat ook horen zeggen. Minister, wilt u daar alstublieft ernstig werk van maken? We hebben zes maanden verloren en ik hoor hier eigenlijk nog altijd geen antwoord dat we een duidelijk plan hebben, een duidelijke strategie op lange termijn. Minister, ik zou willen dat u ons niet op onze honger laat, maar daar werk van maakt, in het belang van de reizigers, van de kinderen, van de chauffeurs.

De voorzitter: De heer De Gucht heeft het woord.

Jean-Jacques De Gucht (Open Vld): Minister, we hebben natuurlijk het verschil tussen wat De Lijn organiseert en, daarnaast, het privévervoer dat veelal door het

GO! wordt georganiseerd en waarvoor niet u, maar minister Weyts verantwoordelijk is. Je hebt nu inderdaad code geel. Je hebt die aanpassingen die zijn gebeurd. De vraag is inderdaad – maar u hebt daar al ten dele een antwoord op gegeven – op welke manier we zullen omgaan met een codeverandering. In welke mate hebt u regelmatig overleg met minister Weyts over datgene waarvoor hij verantwoordelijk is, namelijk het busvervoer dat door de scholen zelf wordt georganiseerd? Ook daar zal hoogstwaarschijnlijk een groot probleem rijzen als we weer naar het gescheiden systeem zouden moeten evolueren. Ik zeg 'als', want het is altijd bijzonder moeilijk om te voorzien wat corona met zich meebrengt. Liggen er scenario's klaar bij Onderwijs over de manier waarop daarop zal worden ingespeeld, en op welke manier kunt u daar dan verder op werken?

Collega Robeyns, ik begrijp uw ongerustheid. Ik begrijp ook de frustratie van elkeen die in de afgelopen weken te maken heeft gekregen met alles wat het openbaar vervoer betreft, maar zeggen dat er zes maanden geleden een proactief plan had moeten klaarliggen over de manier waarop er met het openbaar vervoer zou moeten worden omgegaan, dat is echt gewoon iets zeggen dat niet klopt. Dat kan je beginnen te zeggen over alles dat vandaag inzake covid wordt gedaan. Achteraf zegt men dat dit en dit en dit had moeten worden gedaan. Dat is juist, maar als we alles op voorhand zouden weten, dan zou het allemaal heel eenvoudig zijn. De realiteit is dat we op sommige momenten in deze coronacrisis ook een beetje blind varen, jammer genoeg. Dat moet iedereen erkennen, en dat heeft niks met meerderheid of oppositie te maken. Dat is gewoon een vaststelling.

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Minister, ik ben toch wat ontgoocheld in uw antwoord. Ik snap de eindopmerking van collega De Gucht, die zegt dat we een beetje blind varen, dat we niet alles op voorhand kunnen weten en dat het achteraf makkelijk gezegd is. Met die argumentatie moeten we natuurlijk nooit meer iets vragen, dan kunnen we de komende twee jaar zwijgen en over alles zeggen dat we het niet wisten en dat we er niets aan konden doen. Dat is misschien een interessant idee voor sommigen in deze commissie, maar voor mij alvast niet.

Minister, u bent voogdijminister en ik zal u aanspreken op uw verantwoordelijkheid. Dat betekent dat u als voogdijminister ook mee verantwoordelijk bent voor De Lijn en dat u dus niet alles kunt afschrijven op: 'We weten een aantal dingen niet.' Als ik hoor dat we na tien dagen al weten hoeveel het kost om privévervoer in te schakelen om de capaciteit op te vangen, als we na tien dagen weten dat we een goede 2 miljoen euro nodig hebben om de acute problemen van het vervoer voor het buitengewoon onderwijs op te vangen, dan kan ik me onmogelijk inbeelden dat we dat tijdens de zomer niet konden hebben berekend.

Alle informatie die we nu hebben, hadden we ook een paar weken voor de start van het schooljaar. Uiteraard is er verlof geweest, maar het moet mij van het hart dat de deskundigheid bij De Lijn en ook op uw diensten Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) groot genoeg is om te weten dat een gemiddelde bezetting van 46 procent op het openbaar vervoer niet betekent dat er op iedere bus maar 46 procent van het normale aantal mensen zit. Dat is een gemiddelde. We zijn allemaal geen gigantische wiskundigen, maar we weten wel allemaal dat dit betekent dat er op piekmomenten toch problemen kunnen opduiken.

Minister, ik ga dus echt niet mee in het verwijt dat u mij daarnet maakte, dat ik zei dat we het allemaal hadden moeten weten. Ik zeg niet dat er toverformules zijn en dat dan alles meteen is opgelost, maar we hadden hier beter kunnen en moeten op voorbereid zijn. Aan de uitleg die u hier vandaag geeft, dat u maar in de voorbije twee weken hebt ontdekt hoe groot het probleem was, heeft geen enkel kind, geen enkele ouder van een kind dat in zijn broek heeft gedaan omdat hij of

zij te lang op een bus zat, een boodschap. De scholen wisten wie hun leerlingen zijn. Ze konden perfect in kaart brengen vanwaar ze komen. We hebben vervoerregioraden om meer op maat te kunnen werken inzake openbaar vervoer. We konden die hebben ingeschakeld om een beeld te brengen hoe het leerlingenvervoer in hun regio een plaats moest krijgen, ook voor leerlingen die van over de grenzen van de vervoerregioraden moesten komen. Die onderwijsinstellingen liggen wel degelijk in een bepaalde vervoerregio. Ik ga dus echt niet mee in dat praatje.

Dit legt een aantal structurele problemen bloot. Zoals collega Robeyns zegt, is het te gemakkelijk om te proberen alles op De Lijn af te schuiven. Als we de afgelopen decennia investeren in een organisatie die het zeer moeilijk heeft om marge te krijgen om te schakelen op acute momenten, dan betalen we daar nu de prijs voor. Als we te traag de stap zetten naar een slimme technologie, dan betalen we daar nu de prijs voor.

Minister, de NMBS is niet onze grote voorloper inzake slimme technologie. Het is de conducteur die de drukte op het perron bekijkt en dat combineert met historische gegevens. Het busvervoer is vandaag al veel slimmer inzake ontwerp door het lezen van passen enzovoort, wat op de trein niet gebeurt. Als ik op de trein stap, scan ik mijn abonnement niet automatisch. Er moet iemand langskomen om dat te doen. Op de bus gebeurt dat wel. Je kunt perfect live data meenemen en combineren met andere data om te zorgen dat er een zo realistisch mogelijk beeld ontstaat. Uiteraard is dat niet uitgerold op twee weken, dat begrijp ik ook wel. Alleen zeggen dat het niet zo gemakkelijk is en dat u daar geen extra controleurs op kunt zetten, dat is te weinig eigenaarschap van uw bevoegdheid, namelijk Mobiliteit. U bent voogdijminister, u moet wel de teugels in handen nemen. Het is niet aan anderen om dat allemaal te doen. U moet de richting aangeven, en dat is waar ik op reken in de komende tijd. Ik hoop dat u zowel investeringsgewijs als beleidsmatig de richting aangeeft en vooruitdenkt.

Mijnheer Maertens, ik ben het met u eens. Is het niet voor deze crisis, dan is het voor het een andere crisis die nog zal komen. Dat zal een gelijkaardige crisis of een crisis van een ander type zijn, maar er zullen in de toekomst nog momenten zijn waarop we deze plannen opnieuw kunnen bovenhalen. Het is jammer dat we niet klaar waren. We hadden veel verder kunnen staan, maar dat is geen reden om nu stil te vallen. Integendeel, het is enkel een motivatieprikkel om het beter te doen, zoals het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering dat altijd willen.

De voorzitter: Mevrouw Beckers heeft het woord.

Roosmarijn Beckers (Vlaams Belang): Voorzitter, ik dank iedereen voor deze interessante vragen om uitleg. Het leerlingenvervoer ligt ons in de commissie Onderwijs natuurlijk ook zeer na aan het hart.

Minister, ik ben het niet eens met u. We hadden dit wel kunnen zien aankomen. We hebben het ook zien aankomen. De commissie Onderwijs heeft hier reeds eind augustus voor gewaarschuwd. We wisten dat het mis zou lopen. Hoewel de bezetting op de reguliere lijnen van De Lijn minder was, hadden we natuurlijk voorspeld dat er tijdens de spits in de centrumsteden problemen zouden komen. We hebben minister Weyts gevraagd met u te overleggen, maar blijkbaar is er iets misgelopen. Het heeft meer dan een week geduurd vooraleer maatregelen zijn genomen.

Zoals is aangehaald, hebben we onze leerlingen eigenlijk onnodig in gevaar gebracht. Het is geen teken van een performant overheidsbedrijf dat De Lijn in september 2020 het werk heeft gedaan dan in augustus 2020 al had kunnen gebeuren. Ik vind dat er iets heel erg verkeerd is gegaan.

Wat het vervoer van leerlingen in het buitengewoon onderwijs betreft, hebben we heel schrijnende verhalen gehoord. We hadden ook dit voorspeld. Het is goed dat

er aanpassingen zijn geweest, maar die zijn te laat gekomen en dat heeft ertoe geleid dat die bijzonder kwetsbare leerlingen in zeer moeilijke situaties zijn terechtgekomen. Zoals daarnet is aangehaald, hebben kinderen die voor het eerst naar school moesten gaan, zichzelf ondergeplast. We kunnen ons voorstellen welke psychologische impact het heeft gehad zo op school te moeten aankomen. Ik vind het heel schrijnend dat de Vlaamse overheid er niet in is geslaagd deze meest kwetsbare leerlingen uit deze kwetsbare gezinnen beter te beschermen.

Ik sluit me aan bij de vraag wat de Vlaamse Regering zal doen om dit in de toekomst te vermijden. Misschien is de Vlaamse Regering te fel ingegaan op de rigide aanbevelingen van de virologen. In het begin zeiden zij dat we de leerlingen van het lager en het secundair onderwijs in het buitengewoon onderwijs gescheiden moesten houden. Dat is natuurlijk absurd. In gewone bussen zitten die leerlingen ook samen. Daar zitten zelfs nog oude mensen tussen. Er is te fel op ingegaan en zo hebben we problemen veroorzaakt die hadden kunnen worden voorkomen.

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord, blijkbaar vanuit de Vlaamse velden.

Koen Daniëls (N-VA): Voorzitter, ik wil kort op een aantal zaken ingaan. Ik sta hier in de Vlaamse velden om iets concreet te maken. Het is een vraag over de bussen op de schoollijnen waarmee ik zit. Op welke lijnen is het een bus? Als iemand, zoals in mijn regio en het noorden van het Waasland, die bus mist of als die bus vol zit, is er gewoon geen alternatief. Er is niets anders.

Minister, dat die bussen vol zouden zitten, wisten we al. We wisten dat de voorgaande jaren al. Ik noem dat de schoentrekbussen. Dat is een bus waar iemand met een schoentrekker nog bij kan. U moet me vergeven dat ik de beeldspraak gebruik, maar dat zijn leerlingen die, zoals in de film van Urbanus, achteraan tegen de ruit kleven. In mijn regio kennen we die bussen heel sterk. Eigenlijk zou bij De Lijn al een bel moeten zijn afgegaan. Als dat met de coronamaatregelen moet gebeuren, lukt het niet. Ze kunnen wel een mondmasker opzetten, maar eigenlijk plakken ze letterlijk tegen elkaar.

Er is een capaciteitsmonitor voor het onderwijs. Voor het secundair onderwijs, waarvoor veel leerlingen de bus nemen, hebben we in het Waasland een stijging. In Sint-Niklaas is dat tussen 2020 en 2024 een stijging met 2061 leerlingen. In Beveren-Waas is het een stijging met 940 leerlingen. We zitten met een dubbele beweging. Er is de capaciteit op de reeds overvolle bussen en dus de coronauitdagingen, maar er is ook nog eens die stijging. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat dit een gemiste kans is.

Ik wil graag nog iets anders aanhalen. Die extra bussen – waarvoor dank, minister, ik vind het een goede maatregel – moeten snel kunnen worden geactiveerd, en ook logisch kunnen worden geactiveerd. Wat bedoel ik daarmee? Aan de bussen die nu overvol zitten, ook met corona, moeten we meteen een tweede bus van een private ondernemer kunnen koppelen, en niet die op een ander uur laten rijden. Waarom haal ik dat aan? Vorige week nog heb ik samengezeten met een manager van De Lijn. Dat was een heel goed overleg, misschien wat laat, maar wel hands-on. Die manager vroeg of de leerlingen de volgende bus niet kunnen nemen. Maar sommige scholen hebben nu, door corona, andere starturen. Leerlingen die vroeger tijdig op school geraakten met die bus, geraken er, nu de school om 8.15 uur start, niet tijdig. Ik roep er dus toe op om heel goed uit te kijken. Dat concrete voorbeeld komt uit mijn streek, Sint-Gillis-Waas, uit het Waasland.

Een derde punt dat ik wil aanhalen, is het buitengewoon onderwijs. Er zijn daar bussen, voertuigen, met chauffeurs – wat ook niet evident is, minister, u verwijst terecht naar gesplitste diensten. Maar dan zijn er ook, collega's, – daarover is er nog niet gesproken – busbegeleiders. Dat zijn mensen die op die bus de jongeren

uit het buitengewoon onderwijs begeleiden. Ik ben blij dat minister Weyts extra middelen heeft uitgetrokken om 84 extra busbegeleiders in te zetten.

Ik wil nog even ingaan op het financiële aspect. Het klopt dat momenteel heel wat ouders en kinderen de fiets nemen. Maar zij hebben wel een busabonnement voor een heel jaar. Die ouders redeneren als volgt: we kunnen eigenlijk niet op de bus, we geraken er niet op, de bus zit vol en we komen te laat door die verschillende starturen. Vandaar mijn oproep om zeker te overleggen met de scholen. Ik verwijt die buschauffeurs niets. Zij rijden soms een halte voorbij omdat zij een overweging moeten maken: mijn bus zit vol, wat doe ik? Ofwel rijd ik verder, maar dan klagen ze. Ofwel stamp ik er nog wat kinderen bij, maar dat is, gezien corona, geen goed idee. Er moeten dus regels of afspraken komen over hoe de buschauffeurs daarmee moeten omgaan. Dat is een oproep aan De Lijn.

Collega's, ik sluit af met de druktemeter. Ik vind dat een goed idee, echt waar. Alleen moeten we opletten. Als een leerling ziet dat de bus waarmee hij naar school moet overvol zit, moet hij natuurlijk wel een alternatief hebben. We moeten daar goed over nadenken. Die druktemeter heeft ook gevolgen voor De Lijn, er moeten dan extra bussen kunnen worden ingezet. Maar dat is een ruimer debat.

Ik kijk uit naar uw antwoorden en concrete acties op het terrein. We moeten die schoentrekbussen absoluut vermijden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Goedemiddag voorzitter en collega's, dit is inderdaad een belangrijk thema, een thema dat – om ook eens beeldtaal te gebruiken – leeft aan de keukentafel en waarover mensen daadwerkelijk spreken.

Minister, het is goed dat u daar op een zeker ogenblik de schouders onder hebt gezet en via die reisbussen, de autocars voor een doorbraak hebt gezorgd en zo voor extra capaciteit. De verwijten aan uw adres zijn eigenlijk argumenten, in de verdere discussies met De Lijn, dat snel schakelen, altijd klantvriendelijk blijven en ervoor zorgen dat die klant de service geboden krijgt die correspondeert met de geldende reglementering en voorschriften, voor een staatsbedrijf veel eenvoudiger is. Want dat is een autonoom Vlaams overheidsbedrijf. Men doet bijna alsof u daarvan zelf de gedelegeerd bestuurder bent, maar er werden daarvoor andere mensen aangesteld en dienovereenkomstig vergoed. Daarnaast is er ook de raad van bestuur. Je zou op z'n Vlaams kunnen zeggen dat dat de definitie van een Vlaamse autonome overheidsinstelling is, met name: de successen zijn voor de instelling en de problemen voor de minister. Maar daar mag je nooit vrede mee nemen. Het lijkt mij belangrijk dat we nu verder de vinger aan de pols houden en blijven schakelen. De capaciteitstoename is nu alleszins mogelijk.

Ik heb nog een aantal vragen en ook bedenkingen over de chauffeurs van die autocars, want dit is natuurlijk een heel nieuwe uitdaging. Het reispubliek dat zij normaal vervoeren, is een heel ander publiek. Nu vervoeren zij in het kader van het woon-schoolverkeer vaak jongere mensen. Op een autocar moet iedereen zitten, daar mag niemand rechtstaan. Ook de omgang met een reispubliek dan wel leerlingen is helemaal anders inzake sfeer en drukte. Ik heb dan ook een vraag over de begeleiding van enerzijds de reizigers die gebruikmaken van die autocars, de leerlingen dus, en anderzijds de chauffeurs. Moet er niet worden voorzien in een omkadering zodat dit allemaal normaal kan verlopen?

Daarnaast is het goed dat op die manier een gedeeltelijke relance wordt geboden aan die noodlijdende reissector die vandaag inderdaad zwaar getroffen is en waarbij de bussen in de garages staan te wachten op betere tijden. Minister, hebt u er enig zicht op in welke mate die 12,5 miljoen euro zich verhoudt ten opzichte

van de relancemaatregelen die voor die sector zijn genomen? Als u daar nu niet op kunt antwoorden, hoor ik het wel op een andere manier.

Vandaag rijdt 30 procent van de leerlingen die normaal gebruikmaken van het openbaar vervoer, met de fiets naar school. Het weer is daarin natuurlijk een fantastische bondgenoot, maar op een bepaald moment zal het afgelopen zijn met dat mooie weer. Heeft men er al aan gedacht wat dat betekent inzake extra capaciteit voor het leerlingenvervoer, in dit geval via de reguliere lijnen, via De Lijn en ook via de secondanten van De Lijn? Houdt men er rekening mee dat de leerlingen die vandaag voor de fiets hebben gekozen – en dat is een volwaardig en toe te juichen alternatief –, als gevolg van de weersomstandigheden wellicht opnieuw gebruik zullen maken van het openbaar vervoer, hetzij de lijnbussen van De Lijn, hetzij de extra bussen van de autocarsector ?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik ben tevreden en blij dat ons voorstel om privéautocars in te zetten is gehoord en dat dit verder wordt uitgewerkt. Dit lijkt ons heel belangrijk om de problemen die er vandaag zijn met het schoolvervoer aan te pakken.

Ik wil niet meegaan in het verhaal dat alles slecht is, dat er vanaf het begin problemen waren met de bescherming van de chauffeurs enzovoort. Collega's, we moeten eerlijk zijn: niemand had deze lockdown en deze rigoureuze maatregelen zien aankomen. Het is dan ook bijzonder moeilijk voor een maatschappij als De Lijn om zich daar plots aan aan te passen, daar ben ik het helemaal mee eens. Maar tijdens de bespreking over de mobiliteit in coronatijden heb ik wel letterlijk gezegd dat De Lijn zich proactiever moest voorbereiden op een aantal uitdagingen die op ons afkwamen. Ik neem dan ook geen genoegen met het feit dat De Lijn keer op keer voorstellen die werden gedaan, afdeed als zijnde te moeilijk. Eigenlijk zou De Lijn een creatieve maatschappij moeten zijn, die zich tijdig afvraagt hoe ze een bepaalde situatie die op haar afkomt kan aanpakken. Ik zei daarnet nog dat ook De Lijn de lockdown niet kon zien aankomen, maar de start van de scholen kon zij zeer duidelijk zien aankomen. Minister, op 15 juli hebben wij met een aantal CD&V-collega-parlementsleden een conceptnota ingediend met voorstellen voor oplossingen. We wisten toen nog niet of de scholen volledig zouden opstarten, maar kort nadien wisten we dat wel. Op 1 september wist De Lijn dus zeer duidelijk wat er zat aan te komen. En daar heb ik vanuit De Lijn jammer genoeg een struisvogelpolitiek ervaren: de kop in het zand, geen bijkomende capaciteit creëren, want het probleem lost zichzelf wel op.

Wel, ik lees dat eigenlijk als: 'kinderen, neem de fiets'. Dat vind ik op zich wel goed, als alternatief is dat niet verkeerd, behalve waar men een half uur op de bus moet zitten. Daar moeten de ouders zelf voor een alternatief zorgen. Ze moeten hun kinderen met de auto brengen bijvoorbeeld. Het probleem lost zichzelf op, er zal minder drukte zijn.

Minister, eerlijk gezegd, ik zat in mijn auto dus ik kon niet van mijn stoel vallen, anders was ik eraf gevallen. Ik hoorde een woordvoerder van De Lijn al in de eerste schoolweek op de radio zeggen: 'We horen over weinig problemen.' Hoe wereldvreemd kan een organisatie zijn om op dat moment zoiets te zeggen? Ik zat in mijn auto te kijken naar een passerende lijnbus om vast te stellen dat die uitspraak totaal, totaal, totaal niet klopte met de realiteit. Dan volgden er uitspraken als: 'Kunnen de leerlingen een bus vroeger of later nemen?'. Weet De Lijn dan niet dat er bussen rijden op het platteland waar de bus vroeger misschien een uur vroeger komt of helemaal niet, waar de bus later misschien een uur later komt of helemaal niet? Weet die maatschappij dat? Dat is net zoals het antwoord ingeven op een druktebarometer niet zou kunnen omdat de chauffeur dat niet in de gaten kan

houden. Natuurlijk kan de chauffeur dat niet in de gaten houden. We leven in een tijd van data, we kunnen vandaag met floating data meten hoeveel auto's er op de weg rijden op basis van een iPhone. Er stappen betrekkelijk weinig kinderen op de bus zonder iPhone. Dat zijn antwoorden. De Lijn is er blijkbaar heel goed in om excuses te bedenken waarom ze iets niet moet doen, eerder dan oplossingen te zoeken om iets wel te doen.

Goed, ik ben begonnen met te zeggen dat ik tevreden ben met het budget voor bijkomende bussen. Daar zal nog enige tijd overheen gaan. We kunnen niet zeggen dat 1 september ons overvallen heeft, we wisten wat eraan kwam. Het is nu zaak dat De Lijn alle hens aan dek houdt om zo snel mogelijk die bijkomende bussen in te zetten.

Minister, een bijkomende vraag. Ik hou alweer mijn hart vast als ik sommige uitspraken van De Lijn hoor. Waar gaat men die bussen inzetten? Op de drukste lijnen, waar misschien vijf minuten vroeger of later nog een andere lijnbus komt, waar in de omgeving een school is waar men met de fiets naartoe kan? Of gaat men eens kijken op het platteland, waar men een half uur op de bus moet zitten en waar geen alternatief is? Gaat men daaraan voorrang geven? Misschien is het goed dat De Lijn eens een goed zicht krijgt op Vlaanderen en het busvervoer. Als ik terugdenk aan de uitspraken van die woordvoerder, heb ik daar erg mijn twijfels over. Minister, zult u erover waken dat de bijkomende bussen op de juiste plaats worden ingezet?

De voorzitter: Mevrouw Krekels heeft het woord.

Kathleen Krekels (N-VA): Minister, ik ben slechts een gast in deze commissie, ik zal me beperken tot een tussenkomst over het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs. Dat is de link met de commissie Onderwijs, waar ik vast zetel.

Ik wil enige voorzichtigheid aan de dag leggen en niet direct met de vinger wijzen naar gelijk welke actor in dit verhaal, het zijn moeilijke tijden voor iedereen. Maar ik sluit me natuurlijk wel aan bij de meeste collega's dat een proactiever beleid hier eigenlijk wel aan de orde is. Mijn gemeente Schilde is aangesloten bij het vervoerproject Antwerpen. Eind augustus hadden we een vergadering waar die bezorgdheid over het busvervoer in het nieuwe schooljaar in coronatijden aan de orde kwam. Er werd gezorgd voor gemeenschappelijke op- en afstapplaatsen, de bus moest niet naar iedereen thuis rijden. Men zat natuurlijk met langere rijtijden door de splitsing tussen middelbaar en lager onderwijs. Men ging dat monitoren. Men heeft ons gegarandeerd dat er open gesprekken waren met De Lijn. De Lijn had 550 extra bussen klaar staan om in te spelen op de noden vanaf dag één.

Men heeft ook aangegeven dat als een rit meer dan 150 minuten zou duren, er hoe dan ook gesplitst zou worden. Die garantie werd in elk geval gegeven. Op de eerste schooldag waren er die schrijnende verhalen over leerlingen die meer dan vijf uur op de bus zaten. Is die splitsing intussen doorgevoerd? Worden er effectief voldoende bussen ingezet om dit te realiseren? Hebben we zicht op de huidige toestand? Hoelang duurt nu de langste busrit? Blijft dat onder de 150 minuten of zijn er nog altijd busritten die dit overstijgen? Dat is een heel concrete vraag.

Minister, u hebt ook aangegeven dat er extra middelen worden voorzien om deze problematiek aan te pakken. Er is 2 miljoen euro specifiek voorzien voor de inzet van extra bussen voor het buitengewoon onderwijs. Men is daarnaast ook op zoek naar 84 extra busbegeleiders voor die bussen. Ik begrijp dat er ook middelen moeten worden voorzien voor de loonkosten van die mensen. Zijn die kosten inbegrepen in de bedragen die u vandaag noemde of moet daarvoor een apart budget worden voorzien? Wat is op dat vlak de stand van zaken? Als er 84 extra begeleiders nodig zijn, zijn die mensen dan al gevonden, krijgen zij nu een opleiding of heeft men maar een beperkt aantal mensen gevonden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen. Ik hoor van heel veel mensen dat ze een veel proactiever handelen eisen. Dat kan ik alleen maar mee onderschrijven. Er moet in dit geval in de mate van het mogelijke proactief worden ingespeeld op de toekomstige problemen, maar tegelijkertijd wil ik toch nog eens opnieuw schetsen hoe het allemaal is verlopen en wil ik ingaan op de rechtstreekse verwijten aan mijn adres.

Op dinsdag 1 september starten de scholen. We krijgen onmiddellijk die schrijnende verhalen van de kinderen in het bijzonder onderwijs, die vijf uur en langer op een bus zitten. Dat zijn schrijnende toestanden. Minister Weyts en ikzelf hebben toen snel geschakeld. Op 3 september hebben we al duidelijk gecommuniceerd dat die ritten korter moeten worden. Zo kom ik ook al meteen bij de laatste vraag van mevrouw Krekels. Die ritten duren nu maximaal 150 minuten per rit. Dat is natuurlijk nog altijd heel lang. We moeten daar toekomstgericht naar blijven kijken. U weet dat het departement Onderwijs daarvoor de richtlijnen opstelt, die veranderen ook heel vaak, maar De Lijn moet die richtlijnen volgen. Tot daar het verhaal van het bijzonder onderwijs.

Tegelijkertijd stellen we ook in die eerste week van 1, 2 en 3 september vast dat de reguliere ritten van De Lijn overvol zitten. Een aantal collega's hebben terecht verwezen naar de communicatie van De Lijn op 20 september, waarin De Lijn zegt dat ze geen extra bussen zullen inzetten en dat die nu volstaan. Telkens opnieuw heb ik aan De Lijn gevraagd of dit klopt. Leggen ze voldoende ritten in? Zullen er geen problemen komen met overvolle bussen? Men heeft mij altijd gezegd dat de huidige capaciteit maar 46 procent bedraagt. Dat is natuurlijk het gemiddelde van een hele dag. De Lijn zei ook dat men wel piekbelastingen zal hebben, maar dat ze die piekbelastingen perfect kan opvangen door extra ritten en extra bussen in te zetten, door meer gelede bussen in te zetten en de reservecapaciteit van de pachters ten volle aan te schrijven. Dat is altijd het standpunt geweest van De Lijn: met deze capaciteit zullen we er komen en zullen er geen problemen zijn.

Na 1, 2 en 3 september bleek dat we wel een probleem hadden. Wat heb ik gedaan? Ik krijg hier vaak verwijten dat ik te weinig doe. Wel, op 4 september hebben we onze eerste ministerraad van de Vlaamse Regering gehad en heb ik die problematiek daar aangekaart. We zaten sowieso met de vraag of we de private busmaatschappijen konden inzetten. De pachters waren ten volle benut, maar konden we nog extra doen? We hebben dat op tafel gelegd. Er was meteen de problematiek dat die bussen niet onmiddellijk inzetbaar waren, omdat er nog een afsluiting en dergelijke moest komen en er opnieuw verzekerd moest worden. Bovendien heeft men aan een bus zonder buschauffeur natuurlijk ook niets. Er moesten dus ook buschauffeurs komen.

De suggestie die Els Robeyns hier doet, is dat we zo proactief moeten zijn dat we eigenlijk zes maanden al hadden moeten voorzien dat we driehonderd bussen extra nodig zouden hebben. Had ik dan ook zes maanden geleden moeten vragen, mevrouw Robeyns, om driehonderd extra bussen aan te kopen? Had ik toen beslist om die aan te kopen, dan weet u ook wanneer die geleverd zouden worden: ten vroegste ergens medio 2021. Ik denk dus dat het allemaal niet zo simpel is. Bovendien heb ik op dit ogenblik niet de budgetten om driehonderd bussen aan te kopen. En dat wil ik ook niet doen.

Collega Keulen heeft terecht gewezen op het feit dat de inzet van die private autobusmaatschappijen ook een relancemaatregel is, want die sector heeft op dit ogenblik te kampen met enorme verliezen. Zij hebben heel veel bussen stilstaan. Alle mensen zitten in tijdelijke werkloosheid. De onmiddellijke inzetbaarheid daarvan was dus niet zo evident. Ik wil dat duidelijk zeggen aan de heer Maertens.

Ik heb niet gewacht tot 11 september, mijnheer Maertens, om dan pas FBAA en De Lijn samen te brengen en ze te vragen om een oplossing te zoeken. Ik heb het al op 4 september op de ministerraad gebracht. De private autobusmaatschappijen meldden mij dat de problematiek is dat de bussen niet onmiddellijk klaar staan om uit te rijden, dat de bussen nog een speciale afscheiding moeten krijgen voor de chauffeurs, dat de bussen ook verzekerd moeten worden. En dan is er het probleem van de buschauffeurs zelf. Gaan we die extra betalen? Neen, dat zit in het verhaal van het aantrekken van die private busmaatschappijen, zoals een regeling van een pacht- of een onderaannemingsovereenkomst werkt. We gaan die nu aantrekken, maar al die buschauffeurs zitten in tijdelijke werkloosheid. Ga ik nu aan die buschauffeurs vragen om die tijdelijke werkloosheid op te heffen en 's morgens en na school telkens twee uurtjes te komen rijden? Ik denk dat ik dan geen enkele buschauffeur zal vinden.

Wat hebben dus op 4 september afgesproken in de Vlaamse Regering? De collega zou het kabinet van minister Muylle contacteren om te kijken hoe we op federaal niveau een oplossing kunnen zoeken. Kunnen we flexibiliteit vragen van chauffeurs, zodat ze toch tijdelijke werkloosheid kunnen hebben, maar ook flexibel een aantal uren per dag kunnen worden ingezet, specifiek om aan die piekbelasting tegemoet te kunnen komen?

Welke reactie hebben we uiteindelijk gekregen? Als men dat op federaal niveau wil versoepelen, is daar een nieuw koninklijk besluit voor nodig. En dat zal ook zijn tijd vragen. We hebben daar niet op gewacht. Ik heb vorige week een heel uitgebreide nota aan de regering voorgelegd, waarin ik zeg dat er een oplossing moet worden gevonden voor de problematiek van de overvolle bussen. Collega Daniëls wees erop dat we die overvolle bussen andere jaren ook zagen. Wel, nu moeten we heel snel een oplossing hebben voor die overvolle bussen. Ik heb die nota naar de regering gebracht. Ik wilde een regeling, vanaf nu onmiddellijk tot april, of minstens tot de krokusvakantie, zodat we een perspectief kunnen geven en zodat al die kinderen die nu niet op een bus durven te stappen en die de fiets niet kunnen nemen, straks niet genoodzaakt zijn om allemaal weer met de auto richting de schoolpoort te rijden. Want dat willen we ook vermijden. Dat zorgt immers ook voor onveilige situaties.

Daarom hebben we vrijdag die nota afgeklopt. Ik moet daar natuurlijk extra middelen voor inzetten, en dat kan ik maar als de Vlaamse Regering daaromtrent het fiat geeft. Volgens de calculatie die wij hebben gemaakt, is dit 192.000 euro per dag, alleen al tot december van dit jaar, tot aan de kerstvakantie. Dat betekent dat ik tot en met het einde van dit jaar 12,4 miljoen euro nodig heb om die extra private busmaatschappijen in te zetten. Heb ik die 12,4 miljoen euro zonder meer, automatisch? Dit is belastinggeld, en het is logisch dat we daar voorzichtig mee moeten omgaan en een goede afweging moeten maken.

Wat hebben wij dan zelf van hieruit gedaan? Dat was specifiek de vraag van collega Keulen, denk ik. We hadden voor het zomerreces in het kader van het relanceplan en de noodmaatregelen voor de noodlijdende sectoren inderdaad al een regeling uitgewerkt voor de private autocar- en autobusmaatschappijen. Daarbij gaven we enerzijds een versoepeling inzake het verkrijgen van leningen via Participatie-Maatschappij Vlaanderen (PMV). Daarvan is weinig gebruikgemaakt. Anderzijds zouden we hun een financiële tegemoetkoming verlenen pro rata de afscheiding voor hun nieuwe bussen. Nu blijkt dat daarvoor 8,7 miljoen euro is benut. Dat betekent dat ik een saldo had op dat bedrag, en dat heb ik ingecalculeerd bij het bedrag dat ik nu nodig heb voor die private autocar- en autobusmaatschappijen. Daarop heeft men nu finaal afgeklopt. Dat betekent dat er dus boven op die initiële 16 miljoen euro een bedrag van 5,7 miljoen euro komt, zodat ik mijn 12,4 miljoen euro heb om straks daadwerkelijk in zetten voor die private autocar- en busmaatschappijen.

Moet dat nu nog lang duren? Heb ik pas vanaf gisteren of vandaag samengezeten met de FBAA om die regeling uit te werken? Neen. Opnieuw, we zijn al sinds de eerste week van september, sinds 3 september, bezig met de vraag aan de FBAA om mee een oplossing te zoeken en die private bussen en zeker ook die chauffeurs mee in te zetten. Men is daar volop mee bezig. Het geld is er nu. Dat ligt vast. Nu moet ik natuurlijk bekijken hoe ik die bussen op afroep kan verkrijgen. U weet dat wij 170 private busexploitanten hebben. Het zou natuurlijk gemakkelijk zijn om er gewoon één te pakken en die alles te laten doen, maar ik denk dat niemand dat fair zou vinden. Dat zou misschien een gemakkelijke oplossing zijn voor De Lijn, want dan heeft die maar één gesprekspartner, maar dat is niet fair. Het gaat hier ook om een coronanoodmaatregel om een aantal autocarbedrijven zelf wel te laten rijden. Ik denk dus dat we moeten zorgen voor een goede spreiding wat dat betreft. Ik dacht dat dat specifiek de vraag was van collega Ceyssens. Mijnheer Ceyssens, u zei inderdaad dat dit over heel Vlaanderen moet worden uitgespreid. Dat mag zich uiteraard niet beperken tot bijvoorbeeld de Vlaamse ruit. Ook die buitengebieden hebben nood aan het laten vervoeren van kinderen via die bussen. Ook daarop moet zeker extra worden ingezet.

Ik wil toch eventjes de vinger op de wonde leggen. Heel wat mensen hebben dat al gedaan. In perscommunicaties van De Lijn van 20 augustus en 27 augustus las ik dat ze het wel zouden beredderen met alles wat ze hebben, dat ze er zouden komen met de extra bussen, met de extra ritten, met de gelede bussen, met de reservecapaciteit van de pachters. Moet ik dan op dat moment al schakelen als ik telkens die communicatie krijg? Op 1 en 2 september bleek dan dat ze er niet zouden komen met die capaciteit. Ik denk dat ik dan wel snel heb geschakeld. We hebben toen onmiddellijk bekeken wat we snel konden doen. De middelen zijn er. Nu is het zaak om zo snel mogelijk die private autocar- en busmaatschappijen aan het rijden te krijgen, en daarvoor zat men gisteren en vandaag samen. Opnieuw, ik heb liever dat ik straks al een soort lastenboek of bestek heb waarbij ik onmiddellijk op afroep busmaatschappijen kan laten inzetten. Ben ik te afwachtend geweest? Ik ben misschien fout gebrieft. U weet allemaal dat er op dit ogenblik een benchmarkstudie loopt van De Lijn. Als we dit allemaal horen, dan wordt inderdaad de vinger op de wonde gelegd. Dan denk ik inderdaad dat we toch moeten bekijken of er geen performantere regeling kan komen, en of men niet vanuit een bepaalde organisatie veel sneller moet kunnen schakelen.

Ik kan u zeggen dat ik op 14 augustus inzake abonnementen en vergoedingen aan klanten – klantvriendelijkheid is iets dat De Lijn hoog in het vaandel draagt – aan De Lijn heb gevraagd om te zorgen voor een flexibele regeling inzake terugbetaling. Welke ouder wil vandaag een abonnement kopen als hij straks moet horen dat in oktober of november de school plots dichtgaat waardoor zijn kind om die of een andere reden zijn abonnement niet kan gebruiken en er geen enkele terugbetaling is voorzien? Wel, dat is geen flexibele houding.

We staan nu bijna een maand verder, en ik heb nog geen oplossing. Ik hoop die zo snel mogelijk te hebben en ik zit daar ook continu op te hameren. Het is zaak om daarop te wijzen en zeker ook bij de geledingen die daar mee verantwoordelijk voor zijn is. We moeten hen aanspreken om minstens flexibeler te zijn.

Dan kom ik bij het verhaal van Imec, om veel meer data te gebruiken. Ook dat is iets dat op de raad van bestuur van De Lijn zou moeten worden afgehandeld. Ook daar zal ik opnieuw hameren op het flexibeler omgaan en op het zorgen voor een soortgelijke druktebarometer. Het zal niet exact dezelfde zijn als bij De Lijn. Men kan zich voor een stuk baseren op de cijfers uit het verleden. Ook daar moet De Lijn tonen dat het een performant overheidsbedrijf kan zijn zodat mensen tijdig kunnen beslissen of ze naar een alternatief moeten zoeken omdat het bij De Lijn veel te druk is. In ieder geval moet er voldoende aanbod zijn. Er moeten voldoende

bussen zijn zodat er geen overdreven drukte is en zodat iedereen een veiligheidsgevoel heeft op de bussen.

Collega Beckers, u zegt: we zijn te laat, we zijn te laat, we zijn te laat. Ik heb duidelijk geschetst dat we onmiddellijk hebben geschakeld toen bleek dat de communicatie die ons eerst bereikte, niet volstond en niet overeenstemde met de realiteit. Het verhaal van het bijzonder onderwijs blijven we nauwgezet opvolgen. Het Departement Onderwijs staat daar aan het roer en bepaalt de richtlijnen van hoe het moet gebeuren.

Ik heb zonet vernomen dat er in code oranje nu ook plots geen splitsing moet zijn tussen lager onderwijs en secundair onderwijs. Dat verandert nu allemaal van dag tot dag. Daar geeft het Departement Onderwijs de richtlijnen en de vervoersmaatschappij De Lijn moet die opvolgen.

We blijven alles heel nauwkeurig opvolgen en ik hoop dat we zo snel mogelijk de extra private busmaatschappijen kunnen inzetten en dat er geen sprake meer is van overvolle bussen. Tegelijk roep ik alle collega's van deze commissie op om zoveel mogelijk te melden. We krijgen wel van her en der beeldmateriaal, soms via sociale media, soms via persberichten, maar ook via de klantenberichten van De Lijn. Communiceer zoveel mogelijk over welke ritten en welke lijnen overvol zijn. Wat De Lijn zelf niet zou weten, daar kan De Lijn niet tijdig in schakelen. Communiceer dus zoveel mogelijk waar je problemen detecteert.

Die boodschap zal ook nog eens naar de onderwijsinstellingen zelf worden gestuurd, zodat we onmiddellijk weten waar er een probleem is en zodat we snel kunnen schakelen. Nu is er sprake van driehonderd extra bussen die noodzakelijk zijn. Er is ook rekening gehouden met extra vervoer als straks het hoger onderwijs en de universiteiten van start gaan. Als die erbij komen, zullen we misschien opnieuw precaire toestanden hebben, maar we moeten daar snel in kunnen schakelen.

Ik hoop dat ik straks extra financiële middelen krijg voor het tweede en derde semester, want met die 12,4 miljoen euro die ik nodig heb tot en met december 2020, zullen we het niet het hele schooljaar kunnen redden. We weten allemaal dat we in december 2020 wellicht nog niet coronavrij of pandemievrij zullen zijn. Daarover moeten we onszelf niets wijsmaken. Opnieuw: veiligheid boven alles. Ik dank u.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik denk dat we allemaal hopen dat die driehonderd extra bussen zo snel mogelijk kunnen worden ingezet. Een heikel punt dat u hebt aangehaald en dat ik in mijn vraagstelling ook heb vermeld, is het statuut van de chauffeurs van die private busmaatschappijen die nu op tijdelijke werkloosheid terugvallen. We kunnen hen niet zomaar uit dat werkloosheidssysteem roepen om tijdens de spits leerlingen met de bus te vervoeren. Daarvoor is, zoals u hebt aangekondigd, een koninklijk besluit nodig. Ik wil u vragen er bij uw vrienden aan de overkant op aan te dringen dit zo snel mogelijk in orde te brengen. Dat is niet alleen belangrijk voor De Lijn en het vervoer van leerlingen en andere reizigers. Ik kan me inbeelden dat een combinatie van de twee statuten ook voor andere jobs handig zou kunnen zijn.

Mijn tweede punt betreft de toepassing van slimme technologie waarover we het hebben gehad. Iedereen weet dat we in Vlaanderen veel talent en veel expertise hebben. Ik zou u willen vragen om dit expliciet op te nemen in de voorbereidingen van nieuwe aanbestedingen voor de aankoop van nieuwe voertuigen voor De Lijn. Het is in dat stadium belangrijk daar al aan te denken en die technologie hierin op te nemen. Ik vraag u om dat bij De Lijn nogmaals aan te kaarten, zodat de raad

van bestuur, die hierover beslist, hier niet enkel nu maar ook in de toekomst voldoende aandacht aan besteedt. Dat is dan echt het vooruitziend beleid waar we naar uitkijken.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u nogmaals voor uw uitgebreide antwoord dat een aantal zaken nog wat heeft verduidelijkt. Ik denk dat we met zijn allen kunnen stellen dat De Lijn de problematiek van de start van het nieuwe schooljaar een beetje heeft onderschat. U hebt dat ook aangegeven. U hebt De Lijn constant gevraagd of De Lijn wel zeker was en u hebt erop aangedrongen dit toch eens te bekijken. Er is een onderschatting van het probleem geweest. Misschien moet De Lijn toch eens nagaan hoe dit komt.

Met betrekking tot de oplossing die in de maak is, willen we nogmaals vragen de inzet van de autocarbedrijven goed te spreiden en die bussen in te zetten waar het echt nodig is. Dat is al uitdrukkelijk gevraagd, maar het is volgens mij cruciaal om dit alle slaagkansen te geven.

Tot slot heb ik nog een punt dat misschien meer voor de regeling van de werkzaamheden is bestemd. Ik wil de leden van deze commissie vragen om onze conceptnota, die nu op de website van het Vlaams Parlement beschikbaar is, te bespreken. We kunnen het dan verder over de innovatieve mogelijkheden, zoals druktemeters, hebben. Een dergelijke bespreking kan nog nieuwe inzichten bijbrengen en er wordt dan ook een verslag van opgesteld. We moeten verder op de ingeslagen weg. Het coronavirus is niet weg. We zullen de komende maanden samen heel creatief moeten zijn om ons openbaar vervoer nog kansen te geven. We merken dat er op dit moment toch het een en het ander loos is.

Minister, ik wens u in elk geval veel succes met het dossier betreffende de autocarbedrijven.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers, ik zou de agendering van de conceptnota morgen, tijdens de regeling der werkzaamheden, willen bespreken.

Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, ik heb, voor alle duidelijkheid, niet gezegd dat we zes maanden geleden al alle antwoorden op alle vragen moesten hebben. Integendeel, ik heb gezegd dat de coronacrisis ongezien is en dat niemand zich hierop had kunnen voorbereiden. Alle begrip daarvoor, maar ondertussen staan we wel zes maanden verder. Ik heb me gewoon objectief op de verslagen van deze commissie gebaseerd. Ik stel voor dat iedereen ze eens naleest.

Iedereen heeft hier dezelfde bezorgdheid geuit en eigenlijk zegt iedereen vandaag opnieuw hetzelfde, namelijk dat we een plan moeten uitwerken om de veiligheid van de reizigers en de chauffeurs te kunnen garanderen. In die verslagen staat dat al van in het begin van de exitstrategie is gezegd dat er op drukke momenten en piekmomenten meer capaciteit moet worden gecreëerd. U kunt dat perfect nalezen. Ik heb dat gezegd en andere commissieleden hebben dat ook gezegd.

U zegt dat er snel geschakeld wordt, maar de vaststelling is dat er in realiteit niet snel geschakeld wordt en dat we telkens opnieuw te laat komen. Dat is een pijnlijke vaststelling. Ik vind dat ook pijnlijk. Maar goed, het is de realiteit. Wanneer scholen weer opstarten, zijn er ieder jaar opnieuw problemen met overvolle bussen op bepaalde momenten.

Nu, de private bussen van autocarbedrijven zijn een goede oplossing, een tijdelijke weliswaar, maar gelukkig hoor ik u zeggen dat het probleem na december

natuurlijk niet opgelost zal zijn. Zoals ik daarstraks zei, komt er na een tweede misschien een derde golf en dus moeten we ermee leren leven. Die vraag naar extra capaciteit zal er dus ook na december nog zijn. Ik stel de vraag dus nu al: laten we ervoor zorgen dat we een plan hebben om ook na december in die extra capaciteit te voorzien omwille van de veiligheid van onze reizigers en onze chauffeurs. Mijn vraag is – en ik zal ze nog wel herhalen – of u dan op die private bedrijven zult blijven rekenen. Ik hoop dat het toerisme en de autocarsector ook een relance kunnen beleven, zodat die sector ook andere functies te vervullen zal hebben dan louter het depanneren van ons openbaar vervoer. Die bedenking wil ik meegeven.

Een laatste bezorgdheid is dat het openbaar vervoer sinds de heropstart van de scholen door deze pijnlijke situaties opnieuw een flinke deuk heeft gekregen. Het imago van ons openbaar vervoer, dat al niet zo hoog was, is nog een stuk lager gezakt. Om het vertrouwen van onze reiziger te herstellen, zijn er heel veel investeringen nodig op heel veel vlakken. Daar moet zeker werk van worden gemaakt.

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Minister, dank u wel voor het aanvullende antwoord. Ik ga proberen om nog iets duidelijker te zijn. Ik ben er heel hard van overtuigd dat er hard gewerkt is in september. Ik ben er ook – nogmaals – heel hard van overtuigd dat er ook na 1 september heel snel geschakeld is, op basis van een aantal signalen. Maar mijn grote vraag was wat er in juli en augustus is gebeurd. Ik begrijp dat er wel een aantal contacten geweest zijn en dat u aan De Lijn gevraagd hebt: 'Meent u wat u zegt? Bent u er zeker van dat dit scenario op alles voorbereid is?' Nu achteraf blijkt dat dat alleszins niet het geval is, hoop ik dat daar op de nodige momenten toch zeer kritische vragen over gesteld zijn. Mijn grootste vraag was wat er in juli en augustus is gebeurd, want eigenlijk hadden we dit echt wel kunnen voorzien.

U stelde ons daarnet terecht de vraag om het u te laten weten als wij weet hebben van bepaalde overbevraagde lijnen en van problemen. Uiteraard moeten wij dat doen, maar ik hoop dat dit u er niet van weerhoudt om een echte systematische monitoring op poten te zetten die echt alles in kaart brengt. Ik denk niet dat het van persartikels of van individuele parlementsleden zou mogen afhangen om alles in kaart te brengen. Ik ga ervan uit dat De Lijn en andere actoren, misschien ook het departement, wel een rol kunnen spelen om dit allemaal structureel in kaart te brengen en tegen eind deze maand een volledig beeld te hebben.

Ik wil ook nog mijn bezorgdheid uitdrukken over die 150 minuten per rit in het bijzonder onderwijs. 150 minuten, als ik goed kan rekenen, dan komt dat neer op 2,5 uur, wat nog altijd 5 uur per dag betekent. Collega's, dat is natuurlijk onaanvaardbaar en dat is echt niet duldbaar op de lange termijn. Ik zal binnen twee weken dus met plezier navragen met hoeveel tijd die termijn is gezakt. Ik ga ervan uit dat dat de absolute prioriteit is. We mogen niet aanvaarden dat leerlingen 5 uur onderweg zijn van en naar een school die met een normale rit misschien maar 20 minuten ver is. Dat heeft ook een grote mentale impact op die jongeren.

Ik meen te voelen dat een aantal collega's dit alles toch ook wel willen gebruiken om hun agenda ten aanzien van De Lijn nogmaals bloot te leggen. Ik zal niet nalaten om te zeggen dat de factuur op het einde van de rit altijd betaald wordt. Een van de vele redenen waarom wij voor publiek transport kiezen en waarom onze fractie er een absoluut voorstander van is om De Lijn daar haar rol in te laten spelen, is dat het een basisrecht is. Het is uiteraard goed om in de komende maanden een aantal zaken af te toetsen, maar zij die denken dat we het op een andere manier gaan doen en dat we het allemaal privaat gaan organiseren, die zullen in onze fractie altijd de nodige kritische vragen en opmerkingen horen. Want

eigenlijk krijgen we nu de rekening voorgeschoteld van een beleid dat nu al een aantal decennia aangehouden wordt. Het leerlingenvervoer – collega Daniëls wees er daarnet al op – was al overbevraagd, zeker voor het buitengewoon onderwijs, en de gevolgen daarvan, die factuur, komen nu duidelijk bloot te liggen. In het buitengebied was het aanbod al te beperkt, onder andere met de belbussen, en dat wordt nu opnieuw pijnlijk duidelijk. U weet dat wij daarover binnen de vervoerregioraden en ook hier in de commissie de nodige opvolging zullen blijven garanderen.

Het water staat De Lijn al jaren aan de lippen, ze kan weinig schakelen. Ik hoor hier weinig verhulde kritiek op de werking van De Lijn, wat mag en wat ook goed is om elkaar scherp te houden, maar, fracties van de meerderheid, ik zou ook aan u de vraag willen stellen wie in de raad van bestuur van De Lijn zit en hoe het komt dat jullie vertegenwoordigers niet de impact hadden om ervoor te zorgen dat we klaar waren tegen 1 september – ik hoop alvast dat uw vertegenwoordigers daar de nodige vragen gesteld hebben om het beleid bij te sturen. Ik nodig jullie uit om het lijstje van de leden van de raad van bestuur eens te herbekijken. Ook u, minister, hebt een regeringscommissaris aan tafel zitten die tijdens elke bijeenkomst van de raad van bestuur de nodige vragen kan stellen. Ik ga ervan uit dat al die mensen ten volle hun werk hebben gedaan. Maar blijkbaar hebben ze weinig impact.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.