



Vlaams
Parlement

vergadering **C16**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 8 oktober 2020

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de spoorverbinding Hamont-Weert – 3379 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vertragingen bij de autokeuringen – 39 (2020-2021)	7
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de eenzijdige invoering van een tolheffing door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest – 47 (2020-2021)	11
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het schrappen van haltes in openbaarvervoerplannen – 79 (2020-2021)	15
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inzetten van extra bussen voor het leerlingenvervoer – 95 (2020-2021)	22

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de spoorverbinding Hamont-Weert – 3379 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Voorzitter, ik ben geen vaak geziene gast in deze commissie, maar dit is een uitermate belangrijk dossier, niet enkel voor de regio waar ikzelf van afkomstig ben, maar ook voor heel Vlaanderen.

Vlaanderen telt momenteel slechts één internationale grensovergang langs het spoor. De verbinding tussen Hamont en Weert is een tweede opportuniteit. Het spreekt voor zich dat dit cruciaal is voor heel Vlaanderen en in het bijzonder voor de regio in het noorden van de mooiste provincie. Volgens een onderzoek van het actiecomité Vereniging Treinreizigers Vervoer heeft het traject Hamont-Weert een potentieel van achthonderd tot duizend reizigers per dag.

Langs de Belgische zijde zijn al heel wat inspanningen geleverd om dit opnieuw te activeren. In 2014 is het station van Hamont heropend. Momenteel wordt spoorlijn 19, Mol-Neerpelt-Hamont, in toepassing van de Vlaamse spoorprioriteiten geëlektrificeerd. Volgens de laatste informatie zou die lijn in juni 2021 in dienst worden gesteld. Daarnaast zou de NMBS aan een haalbaarheidsstudie werken.

Ook Nederland is die heropening genegen. Dat staat te lezen in het regeerakkoord voor de periode 2017-2021, waarin de realisatie van de verbinding tussen Hamont en Weert is opgenomen. Initieel zijn de kosten van deze werken op 35 miljoen euro geraamd. Ondertussen spreekt een studie van de Nederlandse spoorbeheerder ProRail over een kostprijs van 50 tot maar liefst 150 miljoen euro voor die 8 kilometer.

Minister, in oktober 2019 hebt u me geantwoord dat u het dossier zou opnemen in het 3RX-project, dat een goederenverbinding tussen België, Nederland en Duitsland wil realiseren. Dat is de zogenaamde IJzeren Rijn. Ik heb vernomen dat hierover sindsdien niet meer is vergaderd. Er was een bijeenkomst gepland voor april 2020, maar ten gevolge van de inmiddels zeer gekende pandemie is dit uitgesteld.

U hebt toen verklaard dat de gesprekken zeer moeizaam verliepen. In uw antwoord op een vraag om uitleg van de heer Van de Wauwer hebt u verklaard dat u geen verdere informatie over de verschillende kostenramingen had. Gezien het belang van dit dossier voor Vlaanderen en voor onze regio, Limburg, en gezien de link met de middelen voor de Vlaamse spoorinvesteringen zou ik u een aantal vragen willen stellen.

Minister, hebt u ondertussen meer informatie over het kostenplaatje volgens de haalbaarheidsstudie van de NMBS? Zult u alle mogelijke inspanningen leveren om de heropening van de verbinding tussen Hamont en Weert mogelijk te maken? Zult u zorgen voor een cofinanciering door de Vlaamse overheid? Zult u werk maken van een akkoord met Nederland? Zult u daar bij de federale minister van Mobiliteit op aandringen? Welke acties hebt u tot nu toe ondernomen en welke vooruitgang hebt u ondertussen geboekt? Dreigt de koppeling met het goederenproject 3RX bepaalde zaken niet te vertragen, gezien de moeizame gesprekken op dat vlak? Is het niet aangewezen die dossiers los te koppelen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wat betreft het kostenplaatje van de haalbaarheidsstudie moet ik u meegeven dat de NMBS ons heeft laten weten dat wij in november

de resultaten van de haalbaarheidsstudie mogen verwachten. De NMBS heeft zich ook geëngageerd om dan zeker onmiddellijk het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) te informeren. Ik heb daar dus nog geen informatie over, maar samen met u zijn wij in blijde verwachting en kijken wij uit naar de resultaten.

Wat betreft de inspanningen voor Hamont-Weert en de vooruitgang die daaromtrent zou zijn geboekt: u weet wellicht dat het Vlaamse Gewest al heel wat inspanningen geleverd heeft die bijdragen tot het mogelijk maken van personenvervoer tot aan Weert. Aan spoorlijn 19 Mol-Neerpelt-Hamont worden in het kader van de Vlaamse spoorprioriteiten momenteel belangrijke werken uitgevoerd. Dit omvat het verlengen van perrons en een tweede spoor tussen Neerpelt en Balen-Werkplaats. Dit gebeurt met een Vlaamse cofinanciering van 18,5 miljoen euro. De infrastructuur tot aan Hamont zal naar verwachting tegen juni 2021 klaar zijn. Initieel was de timing dat het zomer 2020 zou zijn, maar vanwege covid is dat verschoven naar juni 2021. Tegen dan zal de NMBS elektrisch kunnen rijden tot in Hamont.

Het Vlaamse Gewest heeft al zijn inspanningen dienaangaande geleverd, maar de werken die nu nog moeten plaatsvinden, zijn de werken op Nederlands grondgebied. In de eerste plaats moet het spoor tot in Weert geëlektrificeerd worden en waar wenselijk moet ook daar een tweede spoor aangelegd worden, dus langs Nederlandse zijde.

Aangezien we op dit ogenblik nog geen resultaten van de studie van de NMBS hebben, hebben we ook nog geen zicht op de kostprijs van de exploitatie tot in Weert. De kosten van de nodige infrastructuurwerken langs Nederlandse zijde zullen in grote mate afhangen van het antwoord op de vraag of Nederland deze verbinding bovengronds dan wel ondergronds wil leggen.

Zodra alle onderzoekselementen bekend zijn, zullen we pas kunnen beoordelen welke volgende stappen verder moeten worden ondernomen om deze verbinding mogelijk tot stand te brengen.

Cofinanciering is hiervoor mogelijk. Wat dat betreft, verwijs ik naar de Vlaamse spoorprioriteiten, waarin L19 Mol-Neerpelt-Hamont is opgenomen. Anderzijds moet ik wel meegeven dat een cofinanciering, gelet op de Bijzondere Wet van 1980, onwaarschijnlijk is. Vlaanderen speelt wat dat betreft vooral een faciliterende rol, maar we blijven in nauw overleg met de federale en Nederlandse overheid. We blijven daar ten volle op inzetten.

Wat betreft de koppeling of de ontkoppeling met het 3RX-dossier, moeten we benadrukken dat een passagiersverbinding tussen Hamont-Weert wel degelijk losgekoppeld is van de besprekingen in de internationale werkgroep 3RX. De huidige investeringen in L19 Mol-Neerpelt-Hamont en de passagiersverbinding tussen Hamont-Weert zijn zeker positief voor 3RX, maar ze hebben evengoed op zichzelf een enorme meerwaarde. Vandaar de loskoppeling. Omgekeerd zou men ook kunnen zeggen dat de ontwikkelingen binnen de internationale werkgroep 3RX de totstandkoming van deze passagiersverbinding zouden kunnen faciliteren en zelfs versnellen. Maar op dit ogenblik zijn ze niet volledig met elkaar verbonden, het ene zou kunnen zonder het andere.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dit dossier draagt mijn bijzondere aandacht, hoewel het collega Ceyssens is die dat voor ons allemaal opvolgt. Voor Limburg kan het belang van dat station onmogelijk overschat worden. Het maakt het mogelijk dat men via een Nederlands station vlugger dan via eender welk Vlaams station in het binnenland zal kunnen geraken. Ik was toch wel heel erg verrast door het enorme verschil in kostenraming aan Vlaamse zijde en aan Nederlandse zijde. U hebt daarvoor een

aantal mogelijke verklaringen gegeven, maar mijn vragen blijven. Dat moet misschien wel eens van nabij onderzocht worden.

Dan is er het aspect van eerst treinvervoer met mensen en dan met goederen. In dit dossier is dit altijd ons uitgangspunt geweest. Dat wij dit blijven huldigen, kan belangrijk zijn om het project te deblokkeren aan Nederlandse zijde.

Hebt u meer informatie over de Europese steun die Nederland heeft aangevraagd in dit dossier?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Dit dossier volg ik ook van nabij, net zoals andere Vlaamse spoorprioriteiten. Ik heb een paar bijkomende vragen, minister.

U zegt dat het dossier deel uitmaakt van de elf plus twee Vlaamse spoorprioriteiten. Maar ik had begrepen dat vooral de elektrificatie daarvan deel uitmaakt. Valt de doortrekking tot Weert daar ook onder, of het stuk op Belgisch grondgebied, of is het daarvan losgekoppeld?

Mijn tweede vraag is of u met de Nederlandse regering nog contact hebt gehad om dat dossier vlot te trekken. Ik heb de indruk dat men daar een beetje aan het temporiseren is, en als het over spoorprojecten gaat, geeft dat mij weinig hoop. Kan u mij wat meer hoop geven?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Als Limburgs N-VA-parlementslid kan ik deze vraag alleen maar voor 100 procent ondersteunen. Minister, ik vraag u om samen met uw federale collega's verder in overleg te gaan om snel tot een oplossing te komen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, nu is het belangrijk om de Nederlanders bij de les te houden. Het is al een paar keer benadrukt, en collega Danen weet dat ook, dat wij als Vlamingen in samenwerkingsverbanden altijd iets enthousiaster zijn dan onze Nederlandse collega's. Tussen Hamont en Weert gaan zij voor eigen rekening moeten elektrificeren. Wij hebben ons deel van het werk nagenoeg afgewerkt. De Nederlanders zullen nu hun kaarten op tafel moeten leggen. Ik herinner u aan andere internationale dossiers, zoals bijvoorbeeld de IJzeren Rijn, de Mijweg, en alles wat te maken heeft met Spartacus. Daar hebben zij nu wel hun deel aangepakt en zij zijn daarin een magneet voor ons. Maar het heeft toch altijd wel wat voeten in de aarde.

Ook in het federale regeerakkoord wordt naar die grensoverschrijdende spoorwegverbindingen verwezen, onder meer naar Hamont-Weert. Misschien vallen er daar nog wat middelen te rapen. Dit is zo een van die Vlaamse spoorprioriteiten waar we nu als eerste kunnen 'deliveren'. Dat is dan weer belangrijk voor u, minister en bij uitbreiding voor de hele Vlaamse Regering, voor uw geloofwaardigheid en als bewijs van uw daadkracht bij het concretiseren van die Vlaamse spoorprioriteiten.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister mijn vraag betreft vooral de mate waarin er hierover al overleg met Nederland is geweest. Deze verbinding is destijds, tijdens het overleg tussen de Vlaamse Regering en de Nederlandse regering in Gent, nog eens benoemd, vooral onder druk vanuit Nederlands-Limburg, waar dit dossier heel goed wordt opgevolgd. Is hierover de laatste maanden nog met Nederland overlegd?

In het licht van de Vlaamse spoorvisie hebben we dit altijd als heel belangrijk beschouwd. Toenmalig minister van Mobiliteit Crevits heeft indertijd gevraagd hoe

ze als minister van Mobiliteit kon meepraten indien ze zich niet over het federale gedeelte mocht uitspreken. De Vlaamse spoorvisie is een stap in de goede richting. We hebben tijdens de vorige legislatuur enige strijd geleverd om de afspraken te laten naleven. In de Vlaamse spoorvisie zit een heel duidelijk voorstel met betrekking tot cofinanciering in plaats van voorschotten. In die zin ben ik blij te horen dat de N-VA het voorstel nu volledig steunt. Ik denk dat cofinanciering de juiste weg is. Er zijn verschillende protocollen met de federale overheid en met de gewesten afgesloten. Hebt u al overlegd met de nieuwbakken federale minister van Mobiliteit? Indien dit niet het geval is, kan ik u nog een lijstje meegeven met agendapunten die tijdens dat overleg zeker en vast ter sprake kunnen komen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De bijkomende vragen tonen het belang van spoorlijn 19 aan. Dat iedereen hier sowieso unisono achterstaat, is op zich een goede zaak.

Mijnheer Brouns, de kosten werden initieel op 35 miljoen euro geraamd, en dat bedrag is dan enorm opgelopen. Daar kan ik niet veel over zeggen. Het gedeelte dat nog moet worden aangelegd, ligt voor 95 procent op Nederlands grondgebied. Daar zit het verschil in de kosten in de vraag of de lijn bovengronds of ondergronds zal worden aangelegd. Daar kan ik op dit ogenblik nog niet veel over kwijt. Wat het hele kostenplaatje en de haalbaarheid betreft, wachten we gedeeltelijk ook op de NMBS. Die studie zou er in november 2020 moeten zijn.

Ik denk dat de elf Vlaamse spoorprioriteiten gekend zijn. Dat allerlaatste stukje, van Hamont tot aan de grens, zit daar niet echt bij. Aangezien 95 procent van wat nog moet worden aangelegd om in Weert te geraken, op Nederlands grondgebied ligt, is wat van Hamont tot aan de grens moet worden aangelegd, inderdaad maar een peulschil.

We blijven hier tijdens elk overleg met de Nederlandse overheid alleszins op hameren. We hebben al een paar keer overlegd en dit staat telkens op de agenda. Ik wil me zeker engageren om dat tijdens de Vlaams-Nederlandse top op 4 november 2020 zeker weer op tafel te leggen. Gelet op het belang dat iedereen hier eenstemmig vertolkt, wil ik er bij de Nederlandse regering op aandringen dringend werk te maken van de verbinding tot in Weert.

Iedereen weet dat de Federale Regering nog niet zo heel lang actief is. Wat dat betreft, moet ik ontkennend antwoorden. Ik heb nog niet met de federale minister van Mobiliteit overlegd. Ik neem aan dat dit binnenkort zal gebeuren. Ook dan zal ik dit dossier zeker weer op tafel leggen.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, dat ik deze vraag om uitleg stel, toont aan hoe belangrijk dit dossier is voor onze regio, veruit de slechtst ontsloten regio in Vlaanderen. Ik ben blij te horen dat u ook overtuigd bent van het belang van dit dossier en dat u er alles aan zult doen om het dossier op elke politieke agenda te plaatsen waarop u kunt wegen.

U hebt uiteraard een lijstje met dossiers waarvoor u deze legislatuur heel hard wilt gaan en waarop u op het einde van de legislatuur mag worden afgerekend. Ik hoop dat u dit dossier met stip op de eerste plaats zet. Als goede Limburgse politica zult u dit ongetwijfeld doen. Ik reken op de steun van alle Limburgse leden van deze commissie, waar ik het volste vertrouwen in heb, om dit, samen met u, tot een goed einde te brengen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vertragingen bij de autokeuringen
– 39 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Voorzitter, tijdens de coronalockdown in het voorjaar van 2020 konden heel wat burgers de verplichte autokeuring niet laten uitvoeren. Ze hebben van de overheid uitstel gekregen tot 4 november. Recent zijn er echter veel klachten gekomen van verontruste autobezitters die voor die uiterste datum geen afspraak meer kunnen maken. Die chauffeurs proberen al sinds september 2020 vruchteloos een afspraak binnen deze termijn te krijgen. Vaak moeten ze meer dan twee maanden wachten. Wie zonder afspraak komt, betaalt een toeslag van 8 euro, maar heeft geen zekerheid of hij aan de beurt komt. Daarenboven moet hij veel langer aanschuiven, waardoor hij zelfs een verlofdag moet inlassen.

In het programma De Inspecteur, op Radio 2, heeft de Vlaamse ombudsman, Bart Weekers, op 28 september 2020 de verzuchtingen van die vele autobezitters erkend, maar desondanks heeft hij het volgende verklaard: "Als je wat zoekt, vind je binnen de twee weken een afspraak. Alleen zal het deze keer misschien niet bij je vertrouwde keuringstation zijn. Wie bereid is om 50 kilometer om te rijden, vindt zeker nog een mogelijkheid om langs te gaan voor 4 november."

In feite zitten deze autobezitters tussen hamer en aambeeld. Afgezien van het bijkomende tijdverlies en de verkeerslast, is het niet kosteloos pakweg 100 kilometer te rijden om een auto te laten keuren. Bovendien is er de verplichting een voertuig met een beperkte keuring, de zogenaamde rode kaart, in hetzelfde station te laten herkeuren. Wie een herkeuring nodig heeft, moet weer eens heel die afstand afleggen. Bovendien merken heel wat mensen terecht op dat een nieuw keuringsbewijs maar beperkt geldig is. Vaak moeten ze na zes maanden opnieuw naar de keuring. De volgende datum wordt immers berekend op basis van de oorspronkelijke datum waarop het voertuig moest worden aangeboden, niet op basis van de effectieve datum van aanbidding. De bedoeling hiervan is volgend jaar weer een normale regeling te krijgen.

Minister, hoe evalueert u de aanpak van deze problematiek in de diverse keuringscentra? We weten dat in Vlaanderen slechts vier bedrijven in opdracht van de overheid de keuring in diverse stations uitvoeren. Kan en moet de verplichting om voor een herkeuring naar hetzelfde station te gaan, al dan niet tijdelijk worden opgeheven? Kunnen de openingsuren en -dagen van de diverse stations niet tijdelijk worden aangepast om de vele autobezitters de kans te bieden om hun voertuig buiten de normale werkuren aan te bieden en zo te vermijden een vrije dag te moeten nemen? Hoe evalueert u het feit dat veel voertuigen al na zes maanden weer naar de keuring moeten? Een behoorlijke spreiding is volgend jaar ongetwijfeld noodzakelijk. In de meeste gevallen is een nieuwe keuring na een zo korte periode echter overbodig in functie van de staat en de veiligheid van het voertuig.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, de erkende keuringsinstellingen hanteren diverse oplossingen om de wachttijden voor een afspraak binnen de perken te houden. Ze hebben duidelijk verklaard alles heel goed te monitoren en wekelijks op te volgen.

Mevrouw Ryheul, we hebben het nagevraagd, maar we hebben de door u aangehaalde gevallen van wachttijden van meer dan twee maanden niet kunnen

detecteren. Geen enkel keuringsstation heeft ons verteld dat mensen langer dan twee maanden moeten wachten. Soms is er wel een wachttijd van een maand.

Het aantal voertuigen waarvan de geldigheidsduur van het keuringsbewijs tot en met 4 november 2020 is verlengd, bedraagt 597.588. Eind augustus 2020 was ruim 61 procent van de achterstand ingehaald. Tegen eind september 2020 was dit tot 75 procent opgelopen. Dit betekent de facto dat 25 procent van de voertuigen pas in de laatste maand ter keuring zal worden voorgereden. Dat had in principe eerder kunnen gebeuren. Op zich is dat jammer, maar als we het met de voorgaande periodes vergelijken, is het ook niet uitzonderlijk. Ook voor de COVID-19-pandemie was er met betrekking tot de autokeuring in een aanzienlijk aantal gevallen sprake van systematisch uitstelgedrag. In 2019, bijvoorbeeld, is bijna 20 procent van de voertuigen te laat in een keuringscentrum aangeboden.

Het wegwerken van bijna 600.000 voertuigen en de hygiënemaatregelen waar- onder moet worden gewerkt, zorgen ervoor dat de zaken niet zoals in normale tijden kunnen verlopen. De aanpak van de zes erkende keuringsinstellingen in het Vlaamse Gewest en de flexibiliteit van het personeel, een punt dat ook onder de aandacht mag worden gebracht, zal ervoor zorgen dat de achterstand tegen 4 november 2020 bijna volledig zal worden weggewerkt.

De verplichting om voor een herkeuring terug te keren naar hetzelfde station waar de oorspronkelijke keuring heeft plaatsgevonden, wordt bewust behouden. Dit is vooral bedoeld om ervoor te zorgen dat in het keuringsstation waar het voertuig is afgekeurd, duidelijk kan worden gedetecteerd of de tekortkomingen die bij de eerste keuring zijn vermeld, effectief zijn weggewerkt. Dat kan dan onmiddellijk worden geregistreerd. Daar is heel doelbewust voor gekozen, omdat we weten dat sommige mensen wel eens naar een ander keuringscentrum willen rijden in de hoop dat een aantal mankementen niet zullen worden gedetecteerd of dat ze gemakkelijk door een herkeuring zullen geraken.

Wat de openingsuren en -dag betreft, kan ik meedelen dat de keuringsinstellingen allemaal een laatavonddienst hebben gehanteerd. Op bepaalde weekdagen blijven ze immers sowieso tot 19 uur open. Tegelijkertijd hebben ze ons laten weten dat het personeel systematisch meer uren heeft gewerkt. Ten gevolge van het lange opleidingstraject is de tijdelijke aanwerving van bijkomend personeel geen optie.

Mevrouw Ryheul, uw laatste vraag betreft de periodes. Een vaste referentiedatum op het keuringsbewijs zorgt voor een spreiding van het aantal voor keuring aangeboden voertuigen doorheen het jaar. Als we hier te veel op interen, krijgen we een cascade-effect. Om te voorkomen dat dit de volgende jaren problemen zal geven, wordt de referentiedatum behouden die initieel op het keuringsattest stond.

Men kan dan zeggen dat men zich dan soms binnen een veel kortere termijn weer moet gaan aanbieden in de keuringscentra. Dat klopt, maar als we dat niet doen, dan krijg je achteraf een enorm potentieel aan mensen dat zich gaat aanbieden en dan krijgt men weer heel veel opstoppen. Om het regulier te houden, heeft men ervoor geopteerd om de initiële referentiedatum aan te houden. Gekeurde auto's zorgen bijkomend voor veiligheid, en dat is uiteindelijk het doel. Wat dat betreft is er heel bewust voor gekozen om bij die referentiedatum te blijven.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, in hetzelfde radioprogramma riep de ombudsman de firma's ook op om beter samen te werken en te zorgen voor een vlottere dienstverlening. Er werd zelfs de idee geopperd van een centraal telefoonnummer waar men een afspraak zou kunnen maken in om het even welk keuringscentrum. Er werd ook gepleit voor een meer heldere communicatie op de website van de firma's. Is dat iets waarmee u aan de slag zou gaan, minister?

Tenslotte vraag ik mij af of de politiediensten wel goed op de hoogte zijn van het recht op uitstel tot en met 4 november. Ik sprak onlangs een dame die bij een boorddocumentencontrole het keuringsattest moest voorleggen. Het werd ingetrokken omdat het zagezegd niet meer geldig was. Na veel heen-en-weergeloop kreeg die persoon dan toch via een telefoontje te horen dat dit uiteindelijk niet had moeten gebeuren.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik fronste een beetje de wenkbrauwen toen ik u hoorde zeggen dat er vooral drukte is vanwege het uitstelgedrag van de mensen. Dat heb ik toch goed begrepen van u? Ik heb u hier ook al over ondervraagd. Ik herinner me dat de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) in het begin de oproep lanceerde aan de mensen om niet meteen met de wagen naar de keuring te komen wanneer de keuringscentra weer open zouden gaan, maar om te wachten tot ze van hen een uitnodiging zouden krijgen omdat er anders te veel drukte zou zijn. Op dat moment was het ook een heel drukke periode. We schrijven juni van dit jaar. Als ik het goed begrijp, zegt men nu dat de drukte er is vanwege het uitstelgedrag van sommige mensen. Is er op dat vlak dan een verkeerde inschatting gemaakt vanuit GOCA?

Er is de opmerking van mevrouw Ryheul dat er politieagenten zijn die niet weten dat er een uitstel is tot 4 november. Dat kunnen we moeilijk als verantwoordelijkheid doorschuiven naar GOCA, dat lijkt me eerder een zaak van die politiediensten om daarover correct geïnformeerd te zijn, want dit is een generieke maatregel. Als men voertuigen controleert, zou men toch verwachten dat men minstens op de hoogte is van dit uitstel, want men komt toch niet zomaar bij één voertuig terecht. Ik denk dus niet dat men die verantwoordelijkheid bij u kan leggen.

Ik heb in juni gevraagd of er nog eens duidelijk kan worden gecommuniceerd of er een keuring nodig is vooraleer men naar het buitenland vertrekt. U hebt toen gezegd dat u daarover nog een initiatief zou nemen. Mijn vraag is of u er weet van hebt of er veel problemen zijn geweest met wagens die nog niet gekeurd waren en die in het buitenland verbleven, want daar is de situatie anders natuurlijk.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Zonder dat het ten koste mag gaan van de veiligheid, zouden wij toch willen pleiten voor redelijkheid en de nodige soepelheid. Minister, wij zouden u willen vragen om in overleg te gaan met GOCA om een aangepaste regeling uit te werken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Ryheul, u vraagt een grotere dienstverlening van GOCA en misschien vraagt mevrouw Moors iets in dezelfde zin. Wij zijn heel vaak in overleg met GOCA. Een en ander wordt wel degelijk opgevolgd. De heer Weekers gaf in het radioprogramma ook wel aan dat men eigenlijk niet heel veel klachten ontvangt. Er zijn altijd wel bepaalde casussen waarbij vragen kunnen worden gesteld, ook het verhaal dat u geeft over die politieagent die klaarblijkelijk zelf niet 100 procent wist hoe het in elkaar zat. Iedereen wordt geacht de wet te kennen. We hebben een regeling uitgevaardigd in het kader van de covidmaatregelen. We gaan er dan ook van uit dat iedereen geacht is die te kennen en dat er ook geen discussie mag ontstaan over iemand die zich op de weg begeeft met een verlengd keuringsattest.

Ik kom tot het uitstelgedrag waar de heer Ceyssens naar verwijst. Toen de centra weer opengingen, heeft GOCA inderdaad opgeroepen om niet allemaal massaal te komen. Toen stond de vakantie voor de deur en mensen die met de auto op

vakantie gaan, gaan voor hun vertrek nog gauw naar het keuringscentrum. Om lange wachtrijen te voorkomen, is toen inderdaad opgeroepen om dat wat meer in de tijd te spreiden. Anderzijds moet ik ook verwijzen naar een perscommunicatie die wij zelf nog hebben gedaan ergens in augustus, waar we heel duidelijk hebben gevraagd om ook niet te wachten tot het allerlaatste moment, omdat men dan wel eens in aanraking zou kunnen komen met lange wachttijden. 'Het kan dat je niet meteen binnen de week kunt gaan maar een wachttijd hebt van een maand.' We hebben daar communicatief wel op ingezet.

Zoals ik daarstraks heb gezegd, zijn er altijd mensen die tot op het allerlaatste moment wachten. Dat was ook zo in 2019. We zien dat toen al 20 procent zich te laat heeft aangemeld om een keuring te laten doen. Nu zitten we op een percentage van 25 procent. Dat is eigenlijk niet veel verschil. Maar het is aan iedereen om zich tijdig in regel te stellen en zich tijdig aan te bieden in het keuringscentrum om te zorgen dat het voertuig kan worden gekeurd.

Men kan zeggen dat het niet kan dat men binnen een periode van acht of negen maanden opnieuw moet gaan. Ik denk dat we vandaag toch alle redelijkheid aan de dag moeten leggen om te voorkomen dat we straks weer een slechte spreiding hebben. We houden vast aan de data die op de keuringsattesten staan, om te voorkomen dat er nu een verstoring zou zijn die dan jaar na jaar zal blijven meegaan. We houden vast aan die referentiedatum om een goede spreiding te hebben in de periodieke keuringen.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, toeval of niet, maar deze middag moest mijn wagen ook gekeurd worden in het keuringscentrum van Deerlijk. Gelukkig kon ik daarvoor op de goodwill van mijn man rekenen. Net voor ik mijn vraag aan u had gesteld, kreeg ik van hem een frustrerend berichtje dat hij om 12 uur de wagen moest aanbieden en pas een uur na de afspraak, om 13.15 uur, aan de beurt kwam. Wij probeerden intussen het keuringscentrum telefonisch te contacteren, maar daar nam niemand de telefoon op. Er werd aangemaand via borden die langs de lange wachtrij stonden om zeker de wagen niet te verlaten, wat hij ook niet heeft gedaan. Om 13.15 uur was het uiteindelijk zijn beurt. Hij sprak er de werknemer uit het keuringscentrum over aan. Die man beaamde, weliswaar vloekend, dat het elke dag opnieuw "zo'n zeiver" is en dat hij elke dag heel lang moet werken en overuren moet kloppen. Uiteraard is mijn echtgenoot te laat op zijn werk aangekomen.

Indien hij er niet voor had gekozen om aan te schuiven maar om weg te rijden, dan had hij sowieso een nieuwe afspraak moeten maken en had hij die 8 euro boete moeten betalen en aan zijn werkgever opnieuw de vraag moeten stellen om zich op de middag vrij te maken, helemaal niet met zekerheid dat de volgende keer alles volgens afspraak zou verlopen.

Minister, De Lijn werkt met een soort pauzeknop voor abonnees in bepaalde omstandigheden zoals corona, wanneer mensen geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en dus ook niet van hun abonnement. Ik roep op om ook hier die pauzeknop in te voeren, zodat elke chauffeur binnen een aanvaardbare termijn zijn voertuig zonder die pesttoeslag kan laten keuren en de werkdruk in de keuringscentra afneemt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de eenzijdige invoering van een tolheffing door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest – 47 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, in het regeerakkoord van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest staat dat men wil inzetten op een overleg met de andere gewesten om tot eenzelfde systeem van slimme kilometerheffing te komen in heel het land. Indien dat niet lukt, zal de Brusselse Regering een eigen systeem ontwikkelen.

In antwoord op mijn vraag om uitleg van 7 november 2019 stelde u dat er in het Vlaams regeerakkoord niets is opgenomen over een kilometerheffing en dat Vlaanderen niet van plan is een kilometerheffing voor personenwagens in te voeren. Voor vrachtwagens bestaat die al, dat weten we.

Dus besliste de Brusselse Regering om de plannen voor een eigen tolheffing verder uit te werken. Vorige week verscheen er plots uit het niets een bericht als zou de Brusselse Regering op 1 oktober de knoop doorhakken voor welk systeem men zal kiezen: ofwel een zonale tol waarbij bestuurders betalen om tijdens een bepaalde periode in een zone te rijden, ofwel een systeem waarbij je per passage betaalt. Men was er nog niet uit. Er zijn ook plenaire vergaderingen in het Brusselse Hoofdstedelijke Parlement en ik weet ondertussen dat men het daar op 2 oktober over heeft gehad. Minister Gatz, die bevoegd is voor de financiën, heeft geantwoord dat de aanleiding van de actualiteitsvraag een studie was van vorig jaar die uitgelekt was of ter beschikking gesteld was aan de pers – dat wist hij niet goed – maar dat er nog niets formeel beslist was. Dat wist ik niet toen ik mijn vraag indiende. U kunt er zich van afmaken door te zeggen dat er nog niets beslist is, maar ik denk dat het interessant is om het er ook in deze commissie toch nog eens over te hebben. We zijn ondertussen ook weer bijna een jaar verder.

De Brusselse Regering zou eerst nog testen uitvoeren en een studie maken. De opbrengst zou geschat worden op 323,7 miljoen tot zelfs meer dan een miljard euro. Bedoeling is om het aantal auto's in Brussel drastisch te verminderen. De uitrol wil men sowieso voor het einde van de legislatuur.

Brussel wil het compenseren door de vaste verkeersbelastingen te verminderen of af te schaffen; dat zal allemaal moeten worden bekeken. Maar voor de Vlamingen die met de wagen naar Brussel rijden, zou er geen compensatie zijn.

Vooraleer een eenzijdige Brusselse tol wordt ingevoerd, moeten er voor de Vlamingen die naar Brussel pendelen, volgens ons voldoende alternatieven zijn. Dat wil zeggen: voldoende pendelparkings aan de rand van de stad met gemakkelijke aansluiting op het openbaar vervoer, de realisatie van het Brabantnet, het doortrekken van fietssnelwegen, allemaal projecten die bezig zijn, zodat je op een veilige manier de hoofdstad kunt bereiken.

In de voorbije legislatuur was er het idee om een akkoord te sluiten tussen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, maar dat is nooit ondertekend. Dat is het zogenaamde 'memorandum of understanding'. We hebben het daar dikwijls over gehad met uw voorganger. Daarin zou een gezamenlijke visie worden verwoord en plannen ontwikkeld over een aantal mobiliteitsproblemen, zoals de tunnels, die grensoverschrijdend zijn en beide gewesten treffen, zowel Brussel als Vlaanderen.

Ik blijf nog met een aantal vragen zitten. Wat is het standpunt van Vlaanderen met betrekking tot de eenzijdige invoering van een tolsysteem door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Dat is daar immers gestaag aan het werken, heb ik de indruk. Welke stappen kunnen wij verder ondernemen? Hebt u daarover onder-tussen overleg kunnen plegen met Brussel?

Zult u dit indien nodig bij Europa, op basis van de Europese non-discriminatietoets, aanklagen als er geen compensatie zou komen bij de Brusselse tolheffing voor de Vlamingen en wel voor de Brusselaars? Wanneer denkt u dat er voldoende alternatieven zullen zijn om een eventuele kilometerheffing of stadstol te verantwoorden? Het zou veeleer in de richting van een stadstol gaan. Ten slotte kreeg ik ook graag een stand van zaken van dat veelbesproken maar nooit goedgekeurde memorandum of understanding tussen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Staat daar eventueel iets in over de slimme kilometerheffing? Ik besef dat mijn vragen niet alle in detail kunnen worden beantwoord omdat de Brusselse Regering vorige week helemaal geen beslissing heeft genomen, maar het blijft een interessante discussie.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Zoals u het aangeeft, mevrouw Brouwers, heeft de Brusselse Regering nog geen definitieve beslissing genomen. U vraagt naar het standpunt van de Vlaamse Regering en naar de stappen die wij zullen ondernemen. Het is afwachten wat de Brusselse Regering zal beslissen. Zodra die beslissing bekend is, gaan we onderzoeken of zij geen extra benadeling inhoudt van de Vlaamse pendelaars. Als dat zo is, moeten wij kijken of wij daar al dan niet moeten tegen ingaan. Het is dus nog wachten op die beslissing en bijgevolg blijft mijn antwoord van verleden jaar nog altijd van toepassing.

Op dit ogenblik blijkt de Brusselse Regering in quarantaine te zitten. Een rechtstreeks overleg hieromtrent is er dus nog niet geweest. Ik neem aan dat men ons nog zal contacteren als de Brusselse Regering een beslissing neemt over het tolsysteem. Wij zijn altijd bereid om met haar in gesprek te gaan. In die gesprekken zullen wij vasthouden aan wat in ons regeerakkoord staat. Daarin staat de invoering van onze kilometerheffing niet.

Ook voor uw vraag over een klacht op basis van de non-discriminatietoets bij Europa, verwijs ik naar mijn eerdere antwoorden. Als het nodig zou blijken, gaan we zeker naar Europa, maar wij geven allereerst alle voorrang aan overleg, consensus en gesprekken. Wij wachten op wat men ons al dan niet voorlegt. Nu al aankondigen dat wij naar Europa stappen, is voorbarig.

U vraagt wat ik voldoende alternatieven acht om een eventuele kilometerheffing of stadstol te verantwoorden. Zoals eerder gezegd, kan er een tolheffing komen als er een voldoende ruim alternatief aanbod is. Een eventuele tolheffing mag geen platte, extra belasting zijn voor de reiziger. Ik herhaal dat wij zoveel mogelijk mensen uit de auto willen halen, maar niet door de mensen te belasten, wel door hen te stimuleren gebruik te maken van aantrekkelijke alternatieven. Dat betekent: een betrouwbaar collectief vervoer en een ruim aanbod van knooppunten waar mensen heel snel kunnen overstappen van de ene vervoersmodus naar de andere. Wij moeten ten volle inzetten op de combimobiliteit. Daarbij zijn fietsvoorzieningen heel belangrijk, alsmede vrije busbanen, die doorstroming verzekeren waar de auto's in de file staan.

Wat betreft het memorandum of understanding, hebben wij meer dan eens overleg gehad met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, meer in het bijzonder met collega-minister Elke Van den Brandt. Het overleg was altijd heel constructief over diverse concrete dossiers. Het MOU zelf is nog niet volledig klaar maar wij zetten stappen voorwaarts.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Weinig nieuws onder de zon dus. Er is ook nog geen echte beslissing genomen. Ik heb het verslag eens doorgenomen van het debat in het Brusselse Parlement. Daarin heeft uw collega Gatz ook benadrukt dat overleg heel belangrijk is. Ik vertaal zijn verklaring, in het Frans: "De beslissing is nog niet genomen maar zij is in voorbereiding. Ze zijn er dus echt wel mee bezig. Zodra de regering er klaar is, zal ze het overleg intensifiëren, zowel binnen Brussel met de verschillende sectoren (economie, mobiliteit, gezondheid enzovoort) als met de andere regio's." Minister Gatz zegt dat er daarover de laatste jaren veel informele contacten zijn geweest. Zodra de Brusselse Regering een formele beslissing zal genomen hebben, zal ze die meedelen en dan gaan de normale procedures van start, zoals interministeriële conferenties en het Overlegcomité.

Ik denk vooral dat wij ons als Vlaanderen niet mogen laten verrassen. Ik las vorige week dat bericht. Intussen weet ik dat het niet helemaal juist was, maar ik heb de vraag toch aangehouden om een boodschap te geven. Op een bepaald moment gaat Brussel beslissen zonder heel veel formeel overleg vooraf, en dan moet Vlaanderen snel kunnen schakelen. Ik vraag u om u in de regering, samen met uw collega van Financiën Diependaele, goed voor te bereiden om gepast en juridisch correct te kunnen reageren. De vele Vlaamse pendelaars die in Brussel komen werken en die niet allen een beroep kunnen doen op het openbaar vervoer, mogen niet fiscaal gestraft worden door Brussel.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Ik sluit mij aan bij de tussenkomst van mevrouw Brouwers. Laat ons eerst kijken naar al die andere recepten die zijn genoemd: fietsverbindingen, randparkings en vooral performant openbaar vervoer. Collega's die al langer deel uitmaken van deze commissie zullen ook wel de indruk hebben dat de plannen niet uitvoerbaar zullen blijken en dat er uiteindelijk een platte tolheffing uit de bus zal komen. Aangezien er geen compensaties komen voor pendelaars, die vooral uit Vlaanderen komen, is de tolheffing niet meer dan een extra belasting. Als N-VA-fractie passen wij daarvoor.

Ik wil ook de Brusselse beleidsmakers een waarschuwing geven. Zij maken hun stad en regio daarmee niet echt aantrekkelijk voor nieuwe investeringen die zij meer dan ooit nodig hebben. Het zal hun regio en onze hoofdstad minder aantrekkelijk maken voor nieuwe zakenlui, nieuwe bedrijven. Het zal nog duurder worden dan het al is om zich in Brussel te vestigen.

Ik sluit mij aan bij collega Brouwers. Alsjeblieft, overleg met uw collega's Gatz en Van den Brandt en zorg ervoor dat de Vlaamse Regering een vrij concrete reactie klaar heeft op het moment dat de Brusselse Regering snel die tolheffing wil invoeren.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik was eigenlijk niet van plan om tussen te komen bij de vraag van collega Brouwers, omdat het eigenlijk om een kwakkel ging in La Dernière Heure. Er was helemaal nog geen beslissing genomen. Maar wat collega Van Miert zegt, wringt mij een beetje als Brusselaar. Hij zegt dat Brussel zich onaantrekkelijk zou maken met een dergelijke maatregel, voor investeerders, en voor Vlamingen die naar Brussel komen. Ik wil wijzen op de redenen waarom er aan een dergelijk systeem wordt gedacht, en ik wijs erop dat die redenen ook in Vlaanderen voorkomen. De Vlaamse Regering heeft een heel dure studie besteld waarin mogelijke maatregelen naar voren komen zoals een slimme kilometerheffing, die goed zou kunnen zijn voor de luchtkwaliteit, de leefbaarheid en voor de mobiliteit. Vlaanderen heeft die studie in de vuilnisbak geschoven. In Brussel worden wij echt

geconfronteerd met een heel erg probleem van volksgezondheid. Mensen wonen in smalle straten met heel veel autoverkeer, en vooral in armere wijken leidt dat tot gezondheidsproblemen. Als beleidsmaker moet je ook daarnaar kijken.

Brussel is daarmee geen unicum, integendeel. De Londense burgemeester heeft een tijdje geleden cijfers bekendgemaakt over de ongelofelijke verbetering van de luchtkwaliteit sinds er in de stad een vorm van verkeersbelasting is ingevoerd. Dat werkt daar dus. En Londen is nu toch geen achterlijk gebied. Het is nog te vroeg om in te gaan op mogelijke details van de vorm die de maatregelen in Brussel zouden kunnen aannemen. In Leuven worden er ook maatregelen genomen, en u woont daar, mevrouw Brouwers. Ook daar wordt het autoverkeer sterk geweerd en het fietsverkeer vergemakkelijkt. Hoewel de Brusselse context anders is dan de Leuvense, bestaat ook bij de Brusselse bevolking een vraag naar dergelijke maatregelen om er een leefbare stad van te maken. Er gebeuren in Brussel al heel wat investeringen in openbaar vervoer, in overstapparkings, in tunnels, en hopelijk mogen wij nu ook rekenen op de nieuwe Federale Regering voor meer investeringen bij de NMBS.

Ik wil even collega Keulen erbij betrekken. Ik ken hem al sinds ik naar het Vlaams Parlement kwam als medewerker van een minister. Dat was in de commissie Cultuur, meer dan twintig jaar geleden. Het verhaal van de alternatieven die wij nodig hebben, werd toen al gesteld. Ik gun collega Keulen, die met mijn vader in het parlement is gekomen, dat hij hier later met mijn kleinkinderen ook nog mag zitten en het record van collega De Croo kan verbreken. Maar ik hoop dat de nodige maatregelen in Brussel niet nog eens zo lang uitblijven. Op een bepaald moment moet je als stad ook voor je inwoners verantwoordelijkheid opnemen. Bekijk samen met Brussel, minister, in dat overleg hoe wij die ambitie voor een betere mobiliteit samen kunnen aanpakken. Ga door met dat memorandum of understanding, maar laat de discussie die errond kan ontstaan, niet verlamdend werken. Blijf werken aan sterke alternatieven.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Volksgezondheid belangt ons allen heel erg aan. Mijnheer Bex, wij zetten volop verder in op dat memorandum of understanding. Maar, voor alle duidelijkheid: daar staat niet in dat wij als Vlaanderen meegaan in de optie kilometerheffing of de tolheffing zoals die door de Brusselse Regering naar voren wordt geschoven.

Ik weet dat dit in het Brusselse regeerakkoord staat. Wij hebben dat niet in ons regeerakkoord staan. Ik weet dat dit tijdens de vorige legislatuur veel is bestudeerd, maar finaal is gebleken dat er aan Vlaamse zijde geen draagvlak is om op dit ogenblik over een kilometerheffing te spreken. Er zijn nog niet voldoende alternatieven.

Mijnheer Keulen, ik gun u nog vele jaren in het Vlaams Parlement. Ik zie dat u aandachtig luistert, maar dit is vandaag niet aan de orde. We zullen ons hier niet over beraden. Dat neemt niet weg dat we zeker openstaan voor overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. We willen zeker nakijken hoe we straks kunnen reageren als het plan van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest finaal klaar is.

Mijnheer Van Miert, mevrouw Brouwers, jullie willen dat we nu al zorgen dat we op het vlak van communicatie klaarstaan. Ik zou dat graag willen en ik zou hier graag juridisch op anticiperen, maar dan zou ik de teksten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moeten hebben. Ik heb die teksten nog niet. We zullen reageren met de vraag aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om ons die teksten zo snel mogelijk te bezorgen. Ik neem aan dat dit niet van vandaag op morgen zal ingaan. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zal ook een overgangperiode nemen. Ik kan natuurlijk enkel formeel reageren zodra ik weet wat het Brusselse Hoofdstedelijke

Gewest concreet zal doen. Ik hoop dat het niet louter een platte tolheffing wordt. In dat geval zullen we zeker reageren en alle mogelijke pistes bekijken. Finaal kan ik pas een duidelijke en juridisch vaststaande reactie geven als ik de teksten op papier heb.

Dat neemt niet weg dat we zeker contact zullen opnemen. Naar aanleiding van de persberichten zullen we vragen zo snel mogelijk met ons te overleggen. We zullen kijken wat inhoudelijk al dan niet op papier staat en dan zien wat we in dit verband kunnen ondernemen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, u kunt natuurlijk nog niet exact weten wat zal worden beslist, want er is nog niets beslist. Het is moeilijk om nu al te reageren. Ik heb gewoon bedoeld dat u zich op verschillende scenario's moet voorbereiden. U hebt terecht gezegd dat we goed voorbereid moeten zijn om goed te reageren indien het een platte tolheffing wordt.

Voor de rest zou u zeker moeten overleggen met uw partijgenoot, minister Gatz. We hebben vernomen dat hij, jammer genoeg, ook is getroffen. Ik neem aan dat u hem binnenkort zult kunnen zien. U kunt informeel met hem praten over de richting die het zal uitgaan. We moeten hierover minstens kunnen praten, zodat het iets wordt dat voor de Vlaming op een of andere manier verteerbaar wordt. Tegen een platte tolheffing moeten we ons verzetten.

Mijnheer Bex, u hebt me persoonlijk aangesproken in verband met de leefbaarheid. Ik denk dat alle stedelingen ter wereld leefbare steden met gezonde lucht willen. Daarvoor hebben we natuurlijk al de lage-emissiezones. Dat bestaat in Brussel al. Ik heb de indruk dat nog redelijk wat vervuilende wagens worden doorgelaten, maar het is aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om daarover te beslissen. Wij hebben daarvoor lage-emissiezones. In Leuven komt er voorlopig geen lage-emissiezone en zeker geen tolheffing, als dat iedereen kan geruststellen. Iedereen is welkom.

Minister, mijn laatste punt betreft het memorandum of understanding. U hebt verklaard dat dit nog altijd niet volledig is afgeklopt. Ik hoop dat er tijdens deze legislatuur iets van komt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het schrappen van haltes in openbaarvervoerplannen – 79 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Voorzitter, daarnet hadden we het over de verleiding van mensen met een sterk openbaar vervoer om de auto te laten staan. Ik ben hier weer, zoals bijna elke week, met een vraag om uitleg over de aanpassing van ons openbaar vervoer aan de basisbereikbaarheid.

Minister, u weet dat ik geregeld schriftelijke vragen indien. Op 25 juni 2020 heb ik een schriftelijke vraag ingediend waarin ik onder meer heb gevraagd naar het aantal geschrapte haltes in de vijftien vervoerregio's. U hebt in uw schriftelijk antwoord verklaard dat u nog geen antwoord kon geven.

Ondertussen hebben we gezien dat het ontwerp van openbaarvervoerplan in Limburg op dat moment al was goedgekeurd. Uit dat plan blijkt dat ongeveer een vierde van de haltes wordt geschrapt. Dat is op 25 september 2020 in de pers verschenen. We hebben het er tijdens de plenaire vergadering al over gehad. Tot mijn verbazing hebt u in een reactie aan een journalist heel duidelijke cijfers gegeven over de haltes in Limburg die zouden worden geschrapt, vervangen of verplaatst. In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag hebt u twee maanden eerder gesteld dat u niet over die cijfers beschikte. Het ontwerp van openbaarvervoerplan was toen echter al goedgekeurd.

Ik heb hierover vier vragen. Waarom hebt u die cijfers in september 2020 wel aan de pers gegeven, maar niet vermeld in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van juni 2020? De vervoerregioraad van Limburg heeft het ontwerp van openbaarvervoerplan al goedgekeurd op 15 juni 2020, ruim voor ik mijn schriftelijke vraag heb ingediend.

Ik wil ook op de alternatieven voor die mensen ingaan. U hebt het uiteraard over vervoer op maat. U hebt in de pers over taxi's gesproken, maar de tarieven zijn nog niet bekend. Ik vraag me af of dat geen redelijke essentiële zaken zijn. Voor we overgaan tot het maken van plannen om haltes te schrappen, moeten we weten wat de alternatieven zijn. Als we bushaltes die door De Lijn worden bediend, vervangen door de inzet van taxi's, deelwagens, deelsteps en wat daar nog allemaal bij kan horen, gaat het om privé-initiatieven in het vervoer op maat. Erkent u dat dit een privatisering van een gedeelte van ons openbaar vervoer is?

Zoals we allemaal weten, laat het decreet betreffende de basisbereikbaarheid het principe van een halte op 750 meter van elke voordeur los. Dat is een politieke keuze die is gemaakt. Ik vraag me af wat de consequenties van de uitrol van de basisbereikbaarheid in de praktijk zal zijn. Zijn daar cijfers over? Op hoeveel meter van elke voordeur ligt momenteel een halte in de vervoerregio Limburg? Bestaan daar schattingen van? Wat zal de impact zijn als een op de vier haltes wegvalt?

Tot slot heb ik een wat bredere vraag. Volgens mij was het gisteren, 7 oktober 2020, de deadline om voor de doorrekening bij De Lijn een ontwerp van openbaarvervoerplan in te dienen. Normaal gezien zou in die plannen duidelijk moeten zijn wat wordt gepland. Ik zou graag weten of uit het overzicht van al die plannen duidelijk blijkt hoeveel bus- en tramhaltes er momenteel in elke vervoerregio zijn, hoeveel haltes in elke vervoerregio in de ontwerpen van openbaarvervoerplannen niet meer zullen worden bediend en hoeveel nieuwe bus- en tramhaltes er volgens die ontwerpen in elke vervoerregio bij komen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer D'Haese, wat het antwoord op de schriftelijke vraag betreft, hebt u specifiek naar schriftelijke vraag nummer 1103 verwezen. Ik wil duidelijk stellen dat in dat antwoord heel wat cijfers zijn opgenomen.

Met betrekking tot de communicatie die eind september 2020 is gelanceerd, heb ik de vraag gekregen of de toen in de pers verschenen cijfers klopten. Ik heb die cijfers toen opgevraagd. U weet dat de initiële plannen op dit ogenblik nog niet definitief zijn afgeklopt. Wat Limburg betreft, neem ik aan dat dit eind oktober 2020 zal gebeuren. De exacte datum ken ik ook niet. Die oefening is nog volop bezig. Ik kan vandaag zelfs nog niet exact zeggen hoeveel haltes zullen worden afgeschaft. Ik kan enkel verwijzen naar het ontwerp van openbaarvervoerplan dat op tafel ligt. Ik kan bevestigen dat daar sowieso uit blijkt dat een heel aantal haltes zullen verdwijnen.

Waarom zullen een heel aantal haltes verdwijnen? Ik denk dat iedereen in deze commissie het antwoord daarop wel kent. Wij komen van basismobiliteit waarbij

men in het verleden beslist had om op respectievelijk 500 of 750 meter afstand een halte aan te leggen. Dat waren niet overal heel comfortabele bushaltes, dat was vaak gewoon een paal met een bord waar een bus mogelijk kan stoppen. Dat was het verhaal van basismobiliteit, een aanbodgestuurd model.

In de vorige legislatuur is duidelijk de keuze gemaakt om daarvan af te stappen en te kiezen voor basisbereikbaarheid, met een vraaggestuurd aanbod waar er met dezelfde middelen ruim wordt ingezet. Waar de vraag groot is, gaat men de capaciteit en de frequentie verhogen en waar er nauwelijks mensen opstappen of waar de vraag klein is, daar zal men zorgen voor een afbouw. Om het verhaal van vervoersarmoede te vermijden en om blinde vlekken te voorkomen, zal ten volle worden ingezet op vervoer op maat. Vervoer op maat zal in de toekomst meer zijn dan wat we daar vandaag onder kennen. Vandaag kennen we het verhaal van de belbussen. In de toekomst zal dat een heel uitgebreid geconnecteerd netwerk zijn met verschillende vormen van openbaar vervoer op de vier gekende lagen die allemaal met elkaar geconnecteerd zijn door tal van knooppunten, of mobipunten of hop-onpunten of hoe men ze ook wil noemen. Daar kan men heel gemakkelijk overstappen van het ene vervoermiddel naar het andere en is er een aanbod en tal van faciliteiten. Daarbij denk ik aan belbussen maar ook taxi's, deelauto's, deelfietsen, deelsteps enzovoort. Dat is het hele verhaal rond de basisbereikbaarheid.

Ik geloof daar ten volle in. Ik begrijp ook wel dat sommigen daar misschien nog niet voldoende vertrouwen in hebben, mijnheer D'Haese. Maar ik geloof daar wel ten volle in. Wij gaan deze legislatuur duizend knooppunten uitrollen over heel Vlaanderen, waar mensen snel die overstap kunnen maken.

Ik ga me dus vandaag niet definitief vastpinnen op het aantal haltes. Elke halte die er is, moet goed uitgerust zijn, moet vlot toegankelijk zijn. Ik kijk wat dat betreft naar de definitieve goedkeuring van de openbaarvervoerplannen die waarschijnlijk straks in alle vervoerregio's worden goedgekeurd. Ze zullen waarschijnlijk tegen eind oktober allemaal goedgekeurd zijn. Vervolgens kunnen de openbaarvervoermaatschappijen overgaan tot het implementeren van het hele verhaal in de loop van 2021, om finaal eind 2021 begin 2022 van start te gaan met dit volledig nieuwe model van basisbereikbaarheid, met het verhaal van de diverse haltes.

Ik denk dat ik daarmee op al uw vragen geantwoord heb. Het is een verhaal dat nog niet definitief is afgeklopt, maar dat wel in een finale fase komt, zodat men straks het jaar 2021 kan besteden aan de implementatie, maar waarbij 2021 en ook nu al de oproep wordt gedaan aan tal van lokale besturen om in te zetten op die knooppunten. Ook het vervoer op maat wordt volledig verder uitgerold. Ook daarvan lopen binnen alle vervoerregioraden de processen. Ik heb er alle vertrouwen in dat dit allemaal goed komt.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Minister, met alle respect, u zegt dat u op alle vragen hebt geantwoord. U bent erin geslaagd om op geen enkele vraag te antwoorden, en dat is nog nooit gebeurd, want normaal bent u daar zeer stipt in. Ik ga ze een voor een opnieuw doornemen, want ik vind dat eigenlijk niet hoe parlementaire controle hoort te werken.

Ten eerste zegt u dat u heel wat cijfers hebt gegeven in antwoord op mijn schriftelijke vraag. Ik zal de schriftelijke vraag en het antwoord gewoon voorlezen, dan wordt dat duidelijk. Ik heb in mijn schriftelijke vraag gevraagd: "Hoeveel haltes van bus- en tramlijnen telt elke vervoerregio momenteel en hoeveel daarvan worden niet meer bediend in het openbaarvervoerplan? In hoeveel nieuwe bus- en tramhaltes wordt voorzien per vervoerregio?" Dat is dezelfde vraag die ik u

vandaag stel. Het antwoord daarop was: "De Lijn kan op deze vraag nog geen antwoord geven."

U hebt geen enkel antwoord gegeven, geen enkel cijfer gegeven, terwijl op dat moment dat ontwerp van openbaarvervoerplan al goedgekeurd was in Limburg, een maand daarvoor. U had die cijfers wel. U hebt die twee maanden later wel aan de pers gegeven maar u hebt die niet gegeven als antwoord op een schriftelijke vraag. Ik vind dat een probleem van parlementaire controle. Ik vind wel dat u daar meer openheid over mag tonen.

Ten tweede zegt u dat de oefening nog bezig is. Ik heb begrepen uit vorige commissievergaderingen dat normaal gezien gisteren elke vervoerregio zijn ontwerp moest indienen bij De Lijn voor de doorrekening. Dat moest normaal gezien al gebeurd zijn in de zomer, maar dat is opgeschoven. U mag me corrigeren als het opnieuw is veranderd, maar de deadline is normaal gezien 7 oktober, gisteren. Die ontwerpplannen zouden binnen moeten zijn. Ik vraag u daar cijfers over en u geeft er geen enkel.

In vraag 2 heb ik gevraagd wat de alternatieven zullen zijn. U brengt opnieuw het hele verhaal van basisbereikbaarheid. Ik ken dat ondertussen. We zijn het daar fundamenteel over oneens, maar dat is niet erg, dat is politiek, verschil van ideeën. Maar ik vroeg u welk concreet alternatief er zal zijn. Het antwoord is enkel het algemene verhaal van basisbereikbaarheid, waaruit ik concludeer dat u nog niet weet wat het concrete alternatief zal zijn. Langs de ene kant is er een zeer concreet plan van hoeveel haltes er geschrapt zullen worden en langs de andere kant is er alleen maar onduidelijkheid over wat het alternatief zal zijn. Bovendien is er totale onduidelijkheid over welke prijs daartegenover staat. Vandaag koop je een busticket voor een vaste prijs. Binnenkort moeten de mensen een deelstep of een taxi nemen om door de bossen in Limburg te gaan crossen, of het platteland of de steden, het maakt mij niet uit. Maar we weten nog niet wat dat gaat kosten. Dat is toch redelijk essentieel in de omvorming van uw openbaar vervoer. U hebt dus op de tweede vraag ook niet geantwoord.

In de derde vraag heb ik u gevraagd wat in het huidige ontwerp van het vervoerplan – dat u duidelijk kent, want u hebt er heel concrete cijfers over in de pers kunnen communiceren – de evolutie is in de gemiddelde afstand van bushaltes tot voordeuren. U kunt zeggen dat u die cijfers niet hebt, maar u hebt er op dit moment gewoon niet op geantwoord. Als u die cijfers niet hebt, dan vind ik dat zeer jammer. Dan vraag ik mij af hoe wij die nieuwe plannen eigenlijk evalueren. Maar hoe zit het met de afstand die reizigers moeten afleggen naar een halte?

Tot slot heb ik u gevraagd hoe het zit in de andere vervoerregio's. Daarop zegt u: 'Ik geloof er wel in dat het goed komt.' Ik zit hier wel niet in het parlement om te geloven of te vertrouwen of weet ik wat. Ik zit in het parlement als parlamentslid om controle uit te voeren op de uitvoerende macht, minister. U bent die uitvoerende macht, ik ben een parlamentslid en ik vraag u wat de cijfers zijn. Ik vraag geen vertrouwen, ik vraag geen geloof, dat is allemaal niet van tel. Ik vraag u cijfers. Wat zijn de cijfers? U moet die hebben. U communiceert erover in de pers als erom gevraagd wordt, maar blijkbaar niet in het parlement. Ik wil dus heel graag van u weten: wat zijn de cijfers, hoeveel haltes zijn er vandaag in elke vervoerregio, hoeveel worden er geschrapt en hoeveel komen erbij? Als u opnieuw zegt dat u antwoordt op al mijn vragen maar u biedt er geen antwoord op, dan vind ik dat wij in deze commissie, met alle respect, een groot probleem hebben met parlementaire controle.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, heel kort, want ik moet me helaas vijftien minuten verontschuldigen in deze commissie. Ik weiger mee te gaan in het verhaal

dat het verminderen van het aantal haltes per definitie inleveren is op kwaliteit van ons openbaar vervoer. Ik herinner me een debat over basisbereikbaarheid, waarin we gezegd hebben dat we vooral moeten zorgen dat ons openbaar vervoer sneller en efficiënter wordt. Ik denk dat Limburg een voorbeeld kan zijn voor andere vervoerregio's. Daar is gemeente per gemeente dat debat over de haltes gevoerd. Je kunt het eens op gemeentelijk niveau bekijken. Uiteraard, collega's, uiteraard heeft iedereen het liefst een halte aan zijn eigen voordeur. Maar laat ons eerlijk zijn en kijken naar realistische oplossingen.

Als je dan naar het kluwen van haltes gaat kijken en je de vraag begint te stellen waarom welke halte op die plek ligt, dan is er dikwijls geen kat die nog een uitleg kan geven waarom die halte daar is terechtgekomen. Dikwijls zijn er, zoals dat vroeger was, 'à la tête du client' haltes gecreëerd. Wel, ik ben ervan overtuigd, collega's, dat als we daar allemaal met een kritische bril naar durven te kijken – wat zeker en vast niet altijd gemakkelijk is, want iedereen wil de halte zo dicht mogelijk bij zijn huis –, we stappen vooruit kunnen zetten. Als twee haltes maar op enkele honderden meter van elkaar liggen, dan kunnen die afstanden ook met de fiets overbrugd worden, weliswaar met oog voor diegenen die op het vlak van mobiliteit zwakker zijn. De Minder Mobielen Centrales en dergelijke moeten zeker en vast oplossingen op maat kunnen bieden. We moeten die oefening durven te maken, want dat zal ons openbaar vervoer sneller en efficiënter maken en daar hebben we allemaal nood aan.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Ik ben wat laat, omdat ik op ditzelfde moment een werksessie over vervoer op maat in de vervoerregio aan het volgen was. Dat is toch wel over hetzelfde thema. Ik ben ook heel bezorgd over voldoende recht op mobiliteit, zeker in de landelijke gebieden. Wij moeten erover waken dat de middelen voor vervoer op maat terechtkomen waarvoor ze bestemd zijn. Ik denk daarbij dat we niet zozeer moeten vasthouden aan structuren maar dat wij moeten zorgen voor voldoende aanbod. Daarom volg ik zeker de redenering. Ik weet niet hoe het er in de andere vervoerregio's aan toe gaat, maar in de provincie Limburg hebben wij een request for information gedaan. Wij hebben de markt bevraagd om te zien of de visie van de vervoerregio effectief gerealiseerd kan worden. Zoals het er nu naar uit ziet, lijkt het dat er een oplossing is voor de blinde vlekken. Het is afwachten wat de concrete uitwerking brengt.

Het blijft toch vervelend dat we stappen vooruit moeten zetten in het vervoer op maat zonder dat die regeling concreet is uitgewerkt. Maar in de informatie die wij kregen, is er zelfs weer sprake van een bediening van deur tot deur. Voor bepaalde doelgroepen zou dat een hele verbetering zijn. Zo is er ook een voorstel van virtuele haltes, en in dat opzicht zou ik minder vasthouden aan de fysieke haltes. Maar ik deel de bezorgdheid dat een voldoende recht op mobiliteit gegarandeerd moet worden, zeker ook in de landelijke gebieden. Ik denk, minister, dat u vorige week hebt geantwoord dat de doorrekening op 9 oktober voorgelegd zou worden aan de raad van bestuur. Dat is belangrijk om te zien of de beschikbare middelen volstaan voor de voorgelegde plannen. Misschien is er wel een overschotje dat zou kunnen worden gebruikt voor andere wensen voor het openbaar vervoer.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil eerst reageren op de aantijgingen van de heer D'Haese. Hij zegt dat ik hier geen antwoorden geef op zijn vragen maar wel aan de pers. Mijnheer D'Haese, u hebt een schriftelijke vraag ingediend, nummer 1103 van 26 juni 2020, waarin u heel specifiek vraagt hoeveel houders van bus- en tramlijnen elke vervoerregio momenteel telt en hoeveel ervan niet meer worden bediend door het openbaar vervoer. U vroeg ook hoeveel nieuwe bus- en

tramhaltes worden voorzien per vervoerregio. De Lijn heeft daarop geantwoord dat zij die vragen op dat moment nog niet kon beantwoorden. Ik citeer: "De gedragen openbare vervoerplannen die nu voorliggen in de vervoerregio's bevatten een netwerk met verbindingen met bijhorende kwalificaties, laagfrequenties en amplitudes. Wanneer die plannen inhoudelijk goedgekeurd zijn, wordt in een vervolgtraject meer in detail naar de locatie van de haltes gekeken. De dialoog hierover vindt plaats in de volgende vervoerregioraden." Dat is het antwoord op uw schriftelijke vraag.

U reageert dat in de pers toch cijfers verschijnen. Inderdaad is uw collega Kim De Witte naar de pers gestapt met de mededeling dat een kwart van het aantal haltes verdwijnt. Ik kreeg daaromtrent een vraag van de pers. Dan heb ik opnieuw De Lijn gecontacteerd met de vraag of die cijfers kloppen. De Lijn heeft geantwoord dat er voor Limburg toen 2400 plaatsen waren maar dat er daarvan 560 zouden ophouden te bestaan. Waarom 560? Dat is omdat men in de ontwerpen van vervoerregioplannen verschuivingen doet van een aantal lijnen. Ik beaam daarbij wat collega Ceyssens daarnet ook al zei. Vroeger moest er ad hoc op 750 meter afstand een halte zijn. Vaak is dat niet meer dan een paal die daar ergens staat. We gaan die in de toekomst niet alle behouden. Als er geen bussen meer komen, is het absurd dat daar een halte blijft.

Dus in die zin denk ik niet dat ik uw parlementaire rechten heb geschonden. Ik verwijs naar wat ik al gezegd heb: de cijfers zullen definitief zijn als straks de openbaarvervoerplannen volledig zijn behandeld. Niet langer dan vorige week was er in mijn eigen regio nog een discussie tussen lokale besturen over welke haltes nu al dan niet zouden moeten worden afgeschaft. Op dit moment is die kwestie nog niet definitief uitgeklaard. Maar nogmaals: basisbereikbaarheid is onze doelstelling en daar gaan wij naartoe.

U vraagt of vervoer op maat een privatisering betekent van het openbaar vervoer in afgelegen gebieden. Neen. Wij gaan daar het openbaar vervoer organiseren en daar zijn extra middelen voor vrijgemaakt. Dat is nu een bedrag van om en bij de 31 miljoen euro voor Vlaanderen en tegen 2025 wordt het 65 miljoen. Die middelen zijn verdeeld. Zoals mevrouw Robeyns daarnet zei, wordt er op dit ogenblik een poll georganiseerd om te kijken wie daar op welke manier kan op inzetten. Het zal meer zijn dan vandaag, waarbij het vervoer op maat beperkt is tot de diensten voor aangepast vervoer en de belbussen. Het wordt een geconnecteerd systeem, waarbij wij de verschillende vervoerslagen met elkaar in contact brengen en met de andere vervoersmodi waarop ten volle wordt ingezet.

U vraagt concreet op hoeveel meter van elke deur een halte komt. Daar kan ik niet op antwoorden. Het kernnet en het aanvullend net zijn wat ze zijn. Ik blijf hopen dat wij met onze middelen van 104 miljoen euro die knooppunten kunnen aanleggen. Ik reken daarvoor op de bijdrage van eenieder die bezig is met openbaar vervoer en met mobiliteit in het algemeen. Met eenieder bedoel ik alle mogelijke vervoermaatschappijen, alle aanbieders van deelmobiliteit en alle lokale besturen. Ik hoop dat zij alle meewerken aan de realisatie van duizend knoop- en overstappunten waar men heel snel van het ene vervoermiddel op het andere zal kunnen overstappen. Op hoeveel meter die punten gaan liggen van elke deur, kan ik vandaag niet zeggen.

Hoeveel haltes er nu effectief gaan zijn, zal ik u weten te vertellen eind oktober, begin november, als alle plannen definitief zijn goedgekeurd. Pas dan kunnen wij op tien na de exacte cijfers geven, per vervoerregio.

Meer dan dat kan ik nu niet melden. Ik doe daarmee geen afbreuk aan de vragen of tussenkomsten. Ik heb geen andere cijfers gegeven dan deze die mij ter beschikking waren gesteld door De Lijn. Gisteren is er een vergadering van de raad

van bestuur geweest van De Lijn, waarbij de cijfers van de doorrekeningen van de ontwerpen van openbaarvervoerplannen werden besproken. Daaruit blijkt dat er ongeveer wordt gerekend op 7,2 procent extra reizigers die in de toekomst vervoerd zullen kunnen worden met het nieuwe systeem van de basisbereikbaarheid. Er is dus uitzicht op reizigerswinst.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): De laatste toevoeging van de minister was zeer interessant, want daaruit blijkt dat we al die gegevens hebben.

Hoe kan De Lijn nu ooit reizigersaantallen doorrekenen zonder te weten welke haltes en lijnen er zullen zijn? Alle cijfers van die ontwerpplannen liggen er. Dat is het enige wat ik kan concluderen uit wat u hebt gezegd, minister. Maar u weigert ze te geven, ondanks het feit dat ik ze vraag. Ik vind dat niet serieus. Ik vind dat we het daar straks over moeten hebben in de regeling van de werkzaamheden, voorzitter.

Wij stellen vragen, minister over, punt één, mijn schriftelijke vraag 1103. Ik heb u net dezelfde passages voorgelezen als u mij voorleest. Maar het punt is dat het ontwerp van openbaarvervoerplan afgeklopt was op 15 juni. Dat is twee weken voordat ik mijn vraag heb gesteld. Ik kan dan alleen maar vaststellen dat De Lijn antwoorden geeft op vragen als het voor u is, maar niet als het voor mij is. Dat vind ik wel een groot probleem. Want er is geen verandering meer tussen de afklopping van dat ontwerp van openbaarvervoerplan op 15 juni en september. Daartussen is er geen evolutie. Dat gaat over dezelfde gegevens. Men geeft die wel als u ze vraagt, maar niet als ik ze vraag. Ik vind dat een serieus democratisch probleem.

Ten tweede: we zullen de cijfers krijgen als ze afgeklopt zijn. Dat is nu exact wat ik in het begin heb gezegd toen ik hier in het parlement kwam en we het over basisbereikbaarheid hadden: dat we de cijfers pas te zien zouden krijgen als ze werden afgeklopt, als het te laat is om er nog iets aan te doen. Wij stoppen vanuit dit parlement 800 miljoen euro in De Lijn en we hebben geen enkel zicht op hoe dat besteed wordt, geen enkel. Alles wordt hertekend. U moet eens gaan kijken op de website van MOW naar de publicatie van die openbaarvervoerplannen: daar vindt een kat haar jongen niet in terug. En als we in het parlement vragen naar cijfers over hoe die hervorming bezig is, dan weigert u zelfs om ook maar één cijfer te geven.

Wij moeten hier als parlement carte blanche geven en zeggen 'doe maar', en houden geen enkel controlerecht over om in het oog te houden hoe dat wordt uitgerold. Ik vind dat heel grof. En dat toont ook wat ik ook in het begin al heb gezegd, namelijk dat het helikopterperspectief mist. Wij kunnen het hier zelfs in de commissie niet brengen. Wij hebben geen overzicht van wat er in heel Vlaanderen aan het gebeuren is.

Mijnheer Ceyssens, mevrouw Peeters en mevrouw Robeyns, ik zeg niet dat iedere halte moet blijven of dat iedere halte nuttig is. Dat is niet het punt. Ik wil lange discussies voeren over hoeveel haltes we nodig hebben. Maar dat was niet mijn vraag. Mijn vraag was: hoeveel zijn er vandaag en hoeveel zullen er morgen zijn? Hoeveel worden er afgeschaft en hoeveel komen er bij? Ik wil dat weten en ik heb het recht als parlementair om dat te weten. Blijkbaar weet De Lijn het. De Lijn kan het doorrekenen. Maar u wilt het niet aan het parlement geven. Ik vind dat een groot probleem.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inzetten van extra bussen voor het leerlingenvervoer – 95 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, een paar weken geleden hebben we het hier in de commissie uitgebreid gehad over de problematiek van de overvolle schoolbussen enerzijds en de onaanvaardbaar lange reistijden, voornamelijk voor de leerlingen in het buitengewoon onderwijs, anderzijds.

Voor de leerlingen in het buitengewoon onderwijs hebt u begin september aan De Lijn gevraagd om dringend de nodige maatregelen te treffen. De Lijn liet daarop weten dat zij het rittenschema zou herbekijken en dat er bijkomende middelen zouden worden ingezet om extra ritten en busbegeleiders te voorzien.

Wat de overvolle bussen betreft, heeft de Vlaamse Regering op 11 september beslist om privébusen in te zetten op piekmomenten 's morgens en 's avonds. Concreet zou het gaan om een driehonderdtal bussen 's morgens en 's avonds, dus ongeveer zeshonderd ritten per dag, met een geraamde kostprijs van 190.000 euro. Er werd ongeveer een budget van 12,5 miljoen euro voorzien tot het einde van het jaar.

Op het ogenblik van de commissievergadering een paar weken geleden waren er nog een aantal praktische hindernissen waardoor die privébusen nog niet onmiddellijk konden worden ingezet. Er moest een praktische regeling met de privé-maatschappijen worden uitgewerkt. Er was het probleem van de chauffeurs die op dat moment technisch werkloos waren. Er waren een aantal veiligheidsmaatregelen die in de bussen moesten worden genomen. En uiteraard moest de wet op de overheidsopdrachten gerespecteerd worden. Ondertussen hebben we kunnen vernemen dat al die hindernissen genomen zijn. Op 25 september heeft de Vlaamse Regering haar subsidiebesluit aangepast. En vanaf begin deze week zijn die private bussen effectief ingezet.

Minister, ik denk dat we het overzicht al min of meer gehad hebben, maar ik ga de vraag toch nog stellen. Hoeveel private bussen zullen er ingezet worden en op welke lijnen? Waar worden die ingezet? Is dat zowel in stedelijke als landelijke gebieden? Kunnen zij eventueel ook ingezet worden voor problemen met belbussen?

Wat is de concrete kostprijs? Zal het budget van 12,5 miljoen euro volstaan? Welke voorbereidingen worden er al getroffen voor na december? Nu is het immers voorzien tot het einde van het jaar.

Wat waren de bezettingscijfers van de bussen en trams van De Lijn gedurende de maand september? Zal de inzet van private bussen volstaan om de problematiek van de overvolle bussen op te lossen? Zijn er bijkomende veiligheidsmaatregelen genomen in die private bussen, zoals het afsluiten van het chauffeursloket?

Welke concrete maatregelen zijn er genomen voor de specifieke problemen van de lange reistijden voor leerlingen in het buitengewoon onderwijs? Hoe evalueert u die bijkomende maatregelen?

Hoe evalueert u vandaag de situatie in beide dossiers? En hoever staat De Lijn met het uitwerken van een druktebarometer, zoals door de directeur-generaal begin juli is aangekondigd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen, mevrouw Robeyns. In uw eerste vraag stelt u specifiek de vraag naar cijfers. Ik vind dat een beetje delicaat, want u weet dat dat continu in evolutie is, maar ik wil ze u toch graag meegeven. Als het over leerlingenvervoer gaat, hebben we enerzijds het verhaal van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. En anderzijds hebben we nu de 'versterkte ritten', de bussen die in versterking rijden op de reguliere ritten, maar die uiteraard ook extra dienen voor de scholen vanwege het feit van de volle bussen.

Ik zal beginnen met de leerlingen in het buitengewoon onderwijs. U weet dat wij daar 130 extra bussen voor hebben ingezet. Dan kom ik bij de versterkte ritten. Dat is eigenlijk in twee fases gegaan. Vanaf maandag 5 oktober reden er 121 bussen per dag, goed voor 250 ritten, ingezet in heel Vlaanderen. Op een aantal offertes was er echter geen aanbieder. Dat betekent dat we nog een tweede ronde hebben gedaan. Die is vorige week donderdag naar buiten gegaan. Daar konden private autocarbedrijven op intekenen, uiterlijk voor maandag.

Het laatste cijfer dat ik heb, is dat het in totaliteit over 185 voertuigen zou gaan. Dus vanaf maandag hadden we er 121, vanaf vandaag zijn het er 185. Maar ik moet u zeggen dat ook dat nog aan wijzigingen onderhevig is, omdat er vandaag de dag ook nog controles worden uitgevoerd als er opnieuw meldingen van welbepaalde overvolle bussen zijn. Opnieuw, het is een verhaal dat continu fluctueert. Het weer wordt slechter. Op sommige lijnen, waar initieel geen sprake was van overbezetting, zijn er nu wel klachten rond overbezetting. Ik heb zelf nog een aantal lijnen doorgegeven waarover ik van burgers melding kreeg dat er een overbezetting was. Wat gebeurt er dan? Dan gaat een controleur ter plaatse om te kijken of er effectief sprake is van overbezetting. En bij een positief antwoord worden ook die lijnen nog extra voorzien. Het gaat vandaag dus om 185 bussen die worden ingezet, maar dat kan morgen een ietwat ander cijfer zijn. Dit is alleszins het laatste cijfer dat ik kan geven.

Volstaat het bedrag van 12,5 miljoen euro? Wij hebben, omdat het een intekening was op het eerste coronabudget dat was vastgelegd tot en met het einde van dit jaar, initieel een budget kunnen losmaken tot en met december, maar we weten allemaal dat het probleem in januari niet van de baan zal zijn. We moeten dan opnieuw extra middelen voorzien. U weet ook dat de Vlaamse Regering een nieuwe coronaprovisie zal voorzien voor 2021. Ik hoop daar alleszins ook middelen uit te kunnen halen om ook vanaf januari versterkte ritten te kunnen inzetten, want het probleem zal dan niet van de baan zijn. We gaan er wel van uit dat die 12,5 miljoen euro zal volstaan tot het einde van dit jaar.

Dan de bezettingscijfers en veiligheidsmaatregelen. De Lijn had in september ongeveer 50 procent van het aantal reizigers in vergelijking met september 2019. Dit is een gemiddelde voor heel Vlaanderen. Dat betekent natuurlijk dat bepaalde lijnen veel voller kunnen zijn. Stedelijke kernen hebben een hogere bezetting dan buitengebieden. Sedert de schooldienstregelingen zijn er sowieso op bepaalde piekmomenten hogere bezettingen. Vanwege de mogelijke vrees voor besmetting, vanwege de social distancing die niet kan worden aangehouden en het verplicht mondknaskerdragen werd ingezet op die versterkte ritten.

Uiteraard werden ook voor de private bussen die nu rijden alle mogelijke veiligheidsmaatregelen duidelijk gecommuniceerd. Zij hebben ook de onderrichting gekregen dat ze moeten zorgen voor de compartimentering van het chauffeursloket, dat ze moeten zorgen voor hygiëneproducten en dergelijke, om ook daar al het mogelijke te doen om besmettingen te voorkomen.

Wat betreft het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs, weet u dat werd gecommuniceerd dat initieel, en daarmee bedoel ik augustus, toen de planning werd opgemaakt voor het vervoer van leerlingen van het bijzonder onderwijs, afspraken werden gemaakt door het Departement Onderwijs met De Lijn. Toen werd op aangeven van de experts van de Groep van Experts belast met de Exitstrategie (GEES) beslist om voor het bijzonder onderwijs vanaf het eerste moment onder code oranje te gaan rijden. Dat betekende dat er geen gebruik werd gemaakt van de wisselparkings, en dat er een opsplitsing was tussen lager en secundair onderwijs, met alle gevolgen van dien: de schrijnende beelden die we zagen van veel te lange reistijden. Daar wilden we onmiddellijk van af. We hebben dan ook overlegd met de minister van Onderwijs. We stapten af van code oranje en schakelden over naar code geel. Zo konden we die reistijden opnieuw doen dalen. Tegelijkertijd werden 130 extra voertuigen ingezet, om ook daar een oplossing te bieden aan de veel te lange reistijden.

De evaluatie moet continu worden gemonitord en bijgestuurd. Als wij bijkomende opmerkingen krijgen over overvolle bussen, wordt dat doorgegeven aan De Lijn. Het staat jullie vrij om als parlements lid meldingen door te geven als er klachten zijn over overvolle bussen. Dit moet continu worden bijgestuurd en gemonitord. We blijven dat de komende weken en misschien zelfs maanden doen.

Wat betreft het bijzonder leerlingenvervoer hebben we in deze commissie al verwezen naar de proefprojecten in Roeselare, Leuven en Antwerpen, waar men probeert met minibusjes en vaste opstapplaatsen te werken, om toekomstgericht vooruitgang te boeken met nieuwe projecten inzake het vervoer van de leerlingen uit het bijzonder onderwijs.

Ik heb nog geen finaal antwoord op de vraag over de druktebarometer. De Lijn laat weten nog volop bezig te zijn met de ontwikkeling van de druktebarometer. Zij doen dat op een andere manier dan de NMBS, die gebruikmaakt van historische gegevens op grond waarvan zij een verdere uitrol doen. De Lijn is bezig met de ontwikkeling van een barometer. Zij willen dat doen door gebruik te maken van camera's en van telsoftware en dergelijke. Ik heb daar vandaag nog geen volledig antwoord op. Ik hoop dat we daar zo snel mogelijk mee kunnen landen, dat dit verfijnd kan worden en dat dit snel positief en duidelijk wordt, zodat men de reiziger de drukte-indicatie kan meegeven.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, dank u voor uw antwoord. We zullen in elk geval nog de komende weken en maanden met dit dossier aan de slag kunnen. We moeten dit evalueren. Het is alleszins goed dat we er effectief mee gestart zijn.

Als ik het goed heb begrepen, zorgen op dit moment 185 private autocars voor versterking op het terrein. De vorige keer werd in het budget gerekend op 300. Er is dus nog wel een zekere marge. Weet u of er ook problemen zijn met belbussen? Dat was ook nog een van mijn vragen. Kunt u daar ook een oplossing voor bieden?

Ik hoor u zeggen dat het een probleem is dat voortdurend evolueert. Zeker met het slechte weer zullen steeds meer mensen die nu nog de fiets nemen, straks misschien het openbaar vervoer nemen. Misschien kan er dan iets meer structuur komen met betrekking tot waar men moet melden dat er overvolle bussen zijn. Het kan niet de bedoeling zijn dat wij dat allemaal individueel naar u of De Lijn zullen bellen. Misschien bestaat daar een procedure voor. Is die bij de reizigers goed bekend?

Ik hoor u zeggen dat er na december ook extra middelen zullen nodig zijn in januari. Wil dat zeggen dat u van plan bent om met die private autocars het probleem te blijven oplossen? Niemand weet wat de situatie in januari zal zijn, ik ook

niet. Misschien – laat ons hopen – kunnen die autocars ook worden ingezet waarvoor ze ingezet dienen te worden, namelijk voor toeristische uitstappen. Gaat u blijven rekenen op die private autocarbedrijven of zou het toch niet beter zijn om met De Lijn of met iets anders in extra opties te voorzien?

Als ik u goed heb begrepen, worden dezelfde veiligheidsmaatregelen toegepast in die autocars als in de bussen van De Lijn. Zijn die maatregelen volgens u vandaag voldoende? Ik heb een melding gekregen dat er daar toch ook nog problemen zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Collega, dit is een interessante vraag. Toen wij met een aantal mensen van CD&V in augustus het idee lanceerden om autocars in te zetten om drukbezette bussen bij het begin van het schooljaar te vermijden tijdens de spits, heeft De Lijn dat niet meteen opgepikt. Ik ben dan ook blij dat de minister achter dat idee is gaan staan en daar heel snel werk van heeft gemaakt. Zo hebben wij vanaf het begin van deze week gezien dat dat een heel positieve zaak is, die ook heel positief werd onthaald door de mensen. De reportages die ik erover heb gezien en wat ik erover heb gelezen, maakten duidelijk dat de reizigers daar heel positief over waren, zeker nu het nog drukker zal worden – en die kans zit erin gezien het slechte weer.

Iets wat, specifiek met betrekking tot het buitengewoon onderwijs, de vorige keer niet aan bod is gekomen en ook nu nog niet, is dat we, om die reistijden te beperken, een aantal zaken hebben gedaan. Ik weet dat het allicht minister Weyts is die bevoegd is, maar ik richt mij tot de regering. De taxisector had daar ook nog een idee. Zij zeggen dat de autocars een deel van de sector van het vervoer vormen, maar dat zij er ook nog zijn. Zij willen ook helpen indien nodig om de reistijden te verkorten voor de kinderen van het buitengewoon onderwijs die soms uren op de bus zaten. Het gaat dan soms om een kindje dat ergens heel ver weg moet worden opgehaald. De bussen moeten daar dan een omweg voor maken. Als je de kinderen die in een landelijk gebied wonen, in een kleiner busje kunt zetten, zou dat toch interessant zijn? Kunnen in de toekomst, naarmate de problematiek zich verder doorzet, en zeker als uit een evaluatie zou blijken dat de reistijden voor die kinderen van het buitengewoon onderwijs nog altijd te lang zijn, ook de minibusjes van de taxisector eventueel worden ingezet? Ik doe die suggestie. Ik had dit ook al eens informeel meegegeven aan de minister. Zij zou laten onderzoeken of dat een optie zou kunnen zijn. Ik hoop dat dit wordt meegenomen in de verdere besprekingen, want we zijn hier, vrees ik, nog niet van af.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, ik heb nog een korte aansluitende vraag. Het is goed gekomen met dit dossier. Ik ben daar blij om. Het heeft lang geduurd, maar ik denk dat we nu op de goede weg zijn.

Minister, u hebt ons en andere mensen gevraagd om te melden waar er nog steeds overvolle bussen te zien zijn. Het is misschien wat tegenstrijdig met die vraag, maar ik krijg uit een bepaalde regio een omgekeerde redenering te horen. Ik zal het niet publiek maken. Ik zal het u laten weten. Bussen waar bijna geen kat op zit, worden daar gevolgd door bussen van een privaat autocarbedrijf. Ik denk dat dit verspilling van overheidsmiddelen is. Ik zal u de naam van de regio bezorgen, zodat u dit aan De Lijn kunt doorspelen. Ik denk dat we waakzaam moeten zijn voor het omgekeerde, overvolle bussen en een verkwisting van belastinggeld. Het zou dan ook goed zijn dat De Lijn dit constant in de gaten houdt, monitort en bijstuurt. De Lijn moet de bussen die op trajecten niet nodig zijn inzetten waar het wel nodig is. Ik vraag me af in welke mate dit nu al gebeurt. In hoeverre houdt De Lijn up-to-date bij waar er tekorten en overschotten zijn, zodat dit elke dag of elke week kan worden bijgestuurd?

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): Minister, eerst en vooral wil ik u en De Lijn danken. Tijdens de vorige commissievergadering heb ik ervoor gepleit in het noorden van het Waasland iets aan de overbezette lijnen te doen. Er is ingegrepen. Er zijn lijnen versterkt en ontdebeld. Wat u in verband met extra bussen hebt voorgesteld, heeft echt gewerkt, en daar wil ik u voor danken.

Nu komen we natuurlijk in de tweede fase. Eerst moeten we evalueren wat we hebben gedaan. Hebben we een oplossing? Zijn er nog altijd overbezette bussen? U hebt hier zelf naar verwezen. Ik heb De Lijn nog gemaïld, onder meer met betrekking tot de lijnen 85 en 83. Ik zal u dit ook bezorgen, zodat u het nog even kunt doorsturen.

We moeten bekijken wat na december 2020 zal gebeuren. Ik vrees dat dit zal blijven aanhouden. We moeten beide zaken combineren om tot een optimale oplossing te komen. Dit past in de visie van de Vlaamse Regering op de organisatie van het vervoer. We zullen de bussen en het vervoer inzetten waar dat nodig is. Dat is veel belangrijker dan een lege bus te laten rondrijden. Ik heb dan liever dat we die bussen inzetten om schoolritten te versterken en onze eerste jonge klanten te overtuigen.

Het buitengewoon onderwijs is een kwestie die we al jaren meeslepen. Ik hoop dat we met de proefprojecten in Antwerpen en Roeselare tot goede oplossingen komen. Ik zal dit in mijn eigen regio blijven opvolgen.

Minister, u hebt alle steun om hier slim en wijs mee om te gaan. Ik verwijs naar mijn schriftelijke vraag nummer 1203, waarin ik een aantal bezettingscijfers heb opgevraagd. Uit het antwoord blijkt dat een aantal lijnen overbezet waren. We moeten blijven tellen, in de hoop dat de cijfers ook goed kunnen worden gemanaged en opgevolgd.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, ik kom graag nog even tussen omdat ik in het verleden mijn frustraties ten aanzien van De Lijn heb geventileerd. Zelfs tijdens de eerste bespreking van mobiliteit in coronatijden heb ik heel duidelijk aangegeven dat De Lijn volgens mij veel meer moest anticiperen in plaats van in een defensieve houding te kruipen en op te sommen wat allemaal niet kon. Dat is niet gebeurd. CD&V heeft een conceptnota voorgesteld, maar zelfs op de momenten waarop oplossingen zijn aangereikt, heeft De Lijn daar niets mee gedaan.

Minister, ik ben blij dat u ons voorstel wel hebt opgepikt en gesteund. Het is eigenlijk jammer dat het zo is moeten verlopen. Als De Lijn een performant vervoerbedrijf wil zijn, had ze zelf die oplossingen moeten aanreiken. Nu moet De Lijn dit eigenlijk op bevel van de minister uitvoeren. Ik vind vooral dat dit niet voor De Lijn pleit.

Minister, ik heb hierover destijds mijn frustraties geventileerd. Nu wil ik heel duidelijk mijn appreciatie voor u uitdrukken omdat u ons voorstel wel gevolgd hebt en daarmee aan de slag bent gegaan. Als De Lijn dit eerder had gedaan, had men veel onheil kunnen voorkomen. Ik kreeg vandaag nog een melding over een besmette scholier, die ook weer op zo'n drukke bus heeft gezeten. We zullen nog zien hoe dat de volgende dagen evolueert. Er is alleszins een begin gemaakt. Ik begrijp dat hier nog verder gevolg aan wordt gegeven met een tweede aanbesteding. Hebt u daar al een timing van?

Hoe zit het met de situatie na januari? Ik hoor mevrouw Robeyns pleiten om misschien af te stappen van het gebruik van de privé-autocarbedrijven en een

andere oplossing te zoeken, maar ik durf toch te pleiten om deze oplossing een tijdje aan te houden, collega's, want dit is een economische sector die zwaar getroffen wordt. In plaats van achteraf voor die getroffen sector geld uit te trekken, kunnen we nu beter al kijken hoe we die sector van werk kunnen voorzien, en dat doen we ook op dit moment. We kunnen hiermee twee vliegen in één klap slaan: we hebben bijkomend vervoer voor onze leerlingen en we steunen een sector die op dit moment echt in moeilijkheden verkeert. Ik zou pleiten om voor de duur van de coronaperiode zeker voor deze oplossing te blijven opteren.

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de positieve reacties, maar uiteraard ook voor de vragen.

Mevrouw Robeyns, u stelde de vraag of we moeten blijven rekenen op de private sector dan wel of De Lijn geen andere maatregelen kan nemen? De heer Ceyssens heeft wat dat betreft het antwoord al gegeven. De inzet van die privé-autocar-bedrijven is ook een relancemaatregel. Zo voorkomen we dat er in die specifieke sector faillissementen plaatsvinden, een sector die hopelijk weer snel tal van toeristische evenementen kan aandoen of ontspannende ritten kan aanbieden. De bussen staan vandaag grotendeels stil. Dit is dus enerzijds een economische relancemaatregel en anderzijds een tegemoetkoming aan het probleem van de overvolle bussen in de piekuren. Normaal hebben ze een bezetting van 50 procent, maar op piekuren zitten er veel meer mensen op die bussen.

Ik heb er geen probleem mee dat u die klachten naar mij mailt, maar u kunt die ook zeker naar het meldpunt van De Lijn sturen. De Lijn heeft die aanbestedings-procedure ook initieel uitgezet op basis van het aantal klachten dat zij kreeg. De klachten die we op het kabinet kregen, hebben we aan De Lijn doorgegeven. Als er in de toekomst nog klachten zijn, dan mag u die aan mijn kabinet bezorgen, maar ook rechtstreeks aan het meldpunt van De Lijn. Ik neem aan dat je die ook bij de lokale besturen zelf kunt melden. Zij hebben vaak een snelle verbinding met De Lijn. Kortom: het is vooral belangrijk dat we die klachten heel snel kunnen doorspelen zodat de controleur te plaatse kan vaststellen of die klachten terecht zijn. Zo kan men voor bijsturing zorgen.

We willen zeker geen overheidsgeld verspillen, mijnheer Maertens. Als er fouten zitten in de communicatie of in de opdrachten, dan moeten we die rechtzetten. We zijn ook nog maar pas bezig, dus er zullen misschien nog her en der foutjes zijn. Ik vind het alleszins jammer om te horen dat er achter een lege bus een lege versterkte rit rijdt. Dat kan zeker niet de bedoeling zijn. Ik vermoed dat daar ergens iets fout is gelopen. U mag ons deze lijnen zeker doorgeven of dat kan ook via het meldpunt van De Lijn. Verspilling moeten we zeker voorkomen, maar we blijven alles monitoren zodat er bijsturingen mogelijk zijn.

Mijnheer Ceyssens, er is eigenlijk al een tweede aanbesteding uitgeschreven. Er liep een eerste aanbesteding, waarbij men voor donderdag 1 oktober 2020 de offerte moest indienen zodat men vanaf maandag al kon rijden. Het bleek dat er voor een aantal ritten geen offerte was ingediend. Dan heeft men een tweede verkorte aanbesteding gelanceerd en daarvoor moest men voor maandag 5 oktober de offerte indienen. Het is allemaal heel kort dag, maar die aanbestedingen zijn vanochtend toegewezen. Ik verneem net dat er een derde aanbesteding gelanceerd is voor extra ritten. Die offertes moeten voor volgende week maandag 12 oktober worden ingediend. Kortom: het is een evolutief proces. Wij krijgen bijkomende vragen en daarom moeten we telkens opnieuw aan de markt vragen wie hier kan op intekenen.

Ik hoop natuurlijk dat we niet elke week opnieuw aanbestedingen moeten lanceren en dat we op een bepaald moment wel rond zijn. We hebben alleszins nog marge.

Die 12,5 miljoen euro die we hebben uitgetrokken, was gebaseerd op een vermoedelijke nood aan 300 extra bussen die moesten worden ingezet. Die bussen heeft De Lijn op dit moment niet in voorraad, en dan gaat het over rollend materieel én buschauffeurs. Daarom doen we een beroep op privé-autocarmaatschappijen. We zitten op dit ogenblik op 185 bussen, dus er is nog wel wat marge. Als het echter niet nodig is om al dat geld uit te geven, hoeven we het ook niet uit te geven. Wat overblijft, kan desgevallend ook worden doorgeschoven.

Ik dank u voor de appreciatie die we hiervoor krijgen. Ik hoop dat we straks ook middelen krijgen om hier vanaf januari verder op in te zetten. We weten allemaal dat het dan niet opgelost zal zijn. Ik denk ook niet dat we in januari iedereen opnieuw overtuigd zullen hebben om met bussen te rijden die 100 procent volzet zijn. Ik vrees dat daar geen draagvlak voor zal zijn.

Ik kom nog even terug op het bijzonder onderwijs. Er werd naar Roeselare, Leuven en Antwerpen verwezen. In Antwerpen heeft men inderdaad een aantal minibusjes ingezet. Die worden vooral gefinancierd met middelen uit proefprojecten die lopende zijn.

Mevrouw Brouwers, ik neem uw vraag om ook de taxisector hierbij te betrekken zeker mee. Dat is ook een sector die het op dit ogenblik economisch heel moeilijk heeft. Omdat het een specifieke doelgroep is, moeten we wel altijd rekening houden met de begeleiding die vanuit het Departement Onderwijs naar voren wordt geschoven. Ik neem de bekommernissen rond die taxisector alleszins mee en zal kijken of zij kunnen worden ingeschakeld, minstens met hun minibusjes. Ook die kunnen dan gebruikt worden om de reistijd te verkorten.

Ik denk dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord. Opnieuw dank voor de appreciatie voor dit verhaal. Als we in augustus alles duidelijk in kaart hadden gebracht, hadden we dit misschien kunnen voorkomen, maar ik ben zelf tevreden dat deze aanpassingen nu vanaf 5 oktober lopen. We zullen dit blijven opvolgen en monitoren. Als er bijstellingen nodig zijn, zullen we die zeker doorvoeren.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Bedankt, minister. Het belangrijkste waar ik op aandring, is dat we voorbereid zijn op de derde of vierde golf, of wie weet hoeveel golven er nog zullen komen. De geschiedenis mag zich alleszins niet herhalen. We mogen na Nieuwjaar niet opnieuw hetzelfde meemaken als in september, bij de start van het schooljaar. Ik hoor u zeggen dat u hoopt dat die middelen er in januari zullen zijn. Ik ga ervan uit dat het probleem zich niet zal herhalen en dat u ervoor zorgt dat er een structurele oplossing is. We zullen jammer genoeg nog niet van corona en alle bijkomende maatregelen daarrond verlost zijn. Ik vond de suggestie van mevrouw Brouwers ook heel goed. Ik heb zelf voorgesteld om de problemen rond de belbussen aan te pakken. Ik vraag u ook om bij De Lijn te blijven aandringen om de druktebarometer in te zetten, want ik denk dat dat toch ook een instrument kan zijn dat de reiziger een bijkomende ondersteuning kan bieden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.