



Vlaams
Parlement

vergadering **C68**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 3 december 2020

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de estuaire vaart – 527 (2020-2021)	3
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe zeesluis in de haven van Oostende – 573 (2020-2021)	7
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hervorming van het loodswezen – 574 (2020-2021)	10
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de politionele bevoegdheid van controleurs van De Lijn – 610 (2020-2021)	13
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de komst van de taxidienst Uber in Vlaanderen – 615 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aangekondigde komst van de taxidienst Uber naar Vlaanderen – 660 (2020-2021)	15
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de extra bussen bij De Lijn – 635 (2020-2021)	23
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken van het Spartacusproject – 694 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over Spartacuslim 1 en de studie voor het nieuwe tracé in Hasselt – 820 (2020-2021)	26
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de zware ongevallen tijdens de werkzaamheden op de E17 in Gentbrugge – 721 (2020-2021)	35
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dienstregeling van De Lijn tijdens de examenperiode – 734 (2020-2021)	40
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bouw van een windmolenpark voor de kust van Duinkerke – 806 (2020-2021)	41

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de estuaire vaart – 527 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik ben al jaren een vurig pleitbezorger van estuaire vaart. Dat is niet toevallig, maar omdat dit volgens mij de enige goede, haalbare en mogelijke vlotte ontsluiting is voor de haven van Zeebrugge over water. Wij weten ook dat als wij alles op de vrachtwagens willen zetten, dat geen oplossing is voor de veiligheid, het milieu, het verkeer, de drukte en de filevorming, niet alleen in mijn provincie West-Vlaanderen maar ook elders. De shift van het wegtransport naar het water moet zeker gebeuren. Een van de dossiers daarin is de estuaire vaart, ter ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Ik vraag al langer om de voorwaarden die gesteld worden om dat te realiseren, te versoepelen. Alleen zo kan dat project concurrentieel worden.

Op 9 juli 2020 heb ik daarover een vraag om uitleg gesteld. U antwoordde toen het volgende: "Conform het regeerakkoord ondernemen we vandaag verdere stappen richting estuaire vaart. We ijveren daaromtrent samen met Nederland voor de verdere versoepeling van de voorwaarden voor het varen met binnenschepen voor de kust zonder dat dit de veiligheid van de bemanning en anderen in het gedrang brengt." U kondigde toen aan dat u in augustus een overleg zou hebben met uw Nederlandse collega. Samen met het havenbestuur van Zeebrugge, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de FOD Mobiliteit en toenmalig federaal minister Philippe De Backer – nu is dat Vincent Van Quickenborne –, bevoegd voor de Noordzee, zou u onderzoeken hoe de technische en juridische knelpunten konden uitgeklaard worden om de voorwaarden voor estuaire vaart te versoepelen.

In die context kreeg ik van u graag een stand van zaken en antwoord op volgende vragen. Wat was het resultaat van uw overleg in augustus met uw Nederlandse collega over de versoepeling van de voorwaarden voor het varen met binnenschepen voor de kust? Heeft dat overleg plaatsgevonden, wat niet evident is in deze coronatijd? Welke afspraken werden hierbij gemaakt?

Wat is de stand van zaken van het onderzoek dat u samen met de federale overheid zou voeren om te onderzoeken hoe de technische en juridische knelpunten konden worden uitgeklaard? Wat was het resultaat hiervan?

Hebt u sinds mijn vraag in juli al andere initiatieven genomen tot het stimuleren van de estuaire vaart? Op welke manier wilt u de estuaire vaart ter ontsluiting van de o zo belangrijke haven van Zeebrugge – mevrouw Van Volcem, die hier aanwezig is, zal daar zeker mee instemmen – in de toekomst ondersteunen en stimuleren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Uw vraag, mijnheer Maertens komt op het juiste moment, want waar alles eerst in het slop leek te zitten, kan ik u meedelen dat wij na diverse keren van uitstel eergisteren ons Vlaams-Nederlands overleg konden hebben. Ik had een ontmoeting met mijn Nederlandse collega Cornelia van Nieuwenhuizen en wij hebben onder meer de estuaire vaart besproken. Het goede nieuws dat ik u kan geven, is dat men zich in Nederland wil engageren om uit de patstelling te komen. Minister Cornelia van Nieuwenhuizen is zeer bereid om dit dossier opnieuw op te nemen. Uiteraard staat veiligheid als een heel belangrijk criterium steeds voorop, dat geldt voor ons ook. Nederland bekijkt nu de

mogelijkheden van de estuaire vaart en ziet zelf mogelijkheden daarvoor. In navolging daarvan zullen onze administraties, zowel aan Vlaamse als aan Nederlandse zijde, die uiteraard op de hoogte zijn van het overleg dat wij, ministers, hebben gepleegd, hier op korte termijn rond samenzitten. Ik hoop dat wij finaal naar een doorbraak kunnen gaan.

U vroeg ook naar een oplossing voor de juridische knelpunten. Er is sinds kort een juridisch onderzoek lopende in opdracht van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Dit onderzoek heeft tot doel te bekijken welke juridische mogelijkheden en knelpunten er zijn om de beperking op de internationale estuaire vaart weg te werken. Het gaat om beperkingen door internationale regelgeving. De resultaten van het onderzoek zullen nadien gevalideerd worden door de FOD Mobiliteit. We verwachten de komende maanden uitsluitsel over mogelijke te bewandelen pistes.

Dan vraagt u welke andere initiatieven ik sinds juli 2020 nam in het kader van het stimuleren van de estuaire vaart. Eind november startte een onderzoek door Lloyds Register om te onderzoeken welke versoepelingen mogelijk zijn voor persoonlijke reddingsmiddelen op estuaire schepen, zonder de veiligheid in gevaar te brengen. Als dit onderzoek positief uitdraait, kan dit mogelijks kostenverlagend werken en de sector toegankelijker maken.

Uw laatste vraag peilde naar hoe ik in de toekomst de estuaire vaart ter ontsluiting van de haven van Zeebrugge zou ondersteunen en stimuleren. In samenwerking met De Vlaamse Waterweg werd recent een bestek gepubliceerd om de technische mogelijkheden voor estuaire vaart te onderzoeken. Hierbij wordt gefocust op het inzetten van estuaire duwbakken en op onbemande of autonome vaart.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Uw antwoord was kort maar heel concreet, minister. Ik hoor dat de Nederlandse collega's bezielde zijn met goede bedoelingen. Dat doet mij een plezier, want wij zitten toch in een context van concurrentie. Zo is de haven van Vlissingen voor Nederland een belangrijk alternatief voor de havens van Gent en Antwerpen. Maar nu lijkt er toch een doorbraak te zijn of minstens een engagement om uit de patstelling te geraken. Voor het overige verwijst u naar enkele onderzoeken. Ik hoop dat het niet te lang bij onderzoeken blijft, maar dat wij echt wel heel snel tot doorbraken kunnen komen. Dat zal ook afhangen van de juridische beperkingen die uit de onderzoeken kunnen blijken. Vandaar ook mijn vraag, minister, binnen welke tijdspanne u tot een doorbraak ziet te komen. Ik dring erop aan om op korte termijn stappen vooruit te zetten. Het doet mij intussen plezier dat ook de nieuwe technologieën zoals de duwbakken en de autonome vaart mee onderzocht worden. Als u daarin al wat 'quick wins' zou kunnen doorvoeren, dan zou dat voor de weinige potentiële investeerders in estuaire vaart toch wel een belangrijke stap vooruit zijn. Ook dat zou de ontsluiting van de haven van Zeebrugge ten goede komen.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik heb met veel interesse naar uw antwoord geluisterd. Het is ook een boeiende vraag. Mijn collega dringt aan op een doorbraak. Ik ben ervan overtuigd dat die doorbraak er ook komt. Men spreekt daar nu al twaalf jaar lang over. Onder uw voorgangers was dat een actueel thema. Men heeft daarbij vooral veel onderzocht, maar geen noemenswaardige doorbraak kunnen realiseren.

Een niet aflatende inzet zal dus nodig zijn. Het is een belangrijk dossier, niet alleen voor de estuaire vaart, maar ook voor de ontsluiting van de haven. Zoals u weet, wordt slechts 2 procent vervoerd op het water. Dit percentage verhogen heeft dan

ook een grote impact op de leefbaarheid van de stad Brugge. Maar als alle watertransport de vele bruggen van Brugge moet passeren, dan wordt een groot deel van Brugge, met inbegrip van de binnenstad, voor een stuk onleefbaar. De stad is beschermd door Unesco. Wij kunnen geen hoge bruggen bouwen en daarom moeten de bestaande bruggen vaak open staan. Het managementsysteem toont dat de bruggen dit jaar al 5800 keer zijn opengegaan; dat is 20 keer per dag. Dat nog laten toenemen, maakt Brugge onbereikbaar. Daarom is de ontsluiting via de estuaire vaart superbelangrijk. Maar daar is een verdragswijziging voor nodig. Het havenbestuur van Zeebrugge heeft daar uitgebreide documentatie en studies over. Het zou fantastisch nieuws zijn voor de haven indien dat verdrag zou kunnen worden aangepast en als dat het komende jaar zou kunnen gebeuren.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Collega Van Volcem schetst al waarom er voor Brugge een aantal specifieke uitdagingen zijn om de leefbaarheid van de stad met een goede ontsluiting van de haven van Zeebrugge te combineren. Ik ben het niet altijd eens met collega Maertens, maar in dit dossier zijn wij bondgenoten. Ook wij vragen al lang naar estuaire vaart. We zijn blij dat wij daar medestanders in vinden. Het is van belang om nu alle focus en urgentie te richten op dat dossier en alle menselijke en financiële middelen in te zetten. Af en toe duikt nog het monster van het Schipdonkkanaal op, waarover eindeloze onderzoeken blijven gebeuren. Het is voor ons evenwel helemaal duidelijk dat dit een heilloos pad is. Ik zou u willen oproepen om echt in te zetten op de estuaire vaart en geen energie meer te besteden aan het Schipdonkkanaal.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Het Seine-Scheldeproject is gigantisch, minister, en is ook al veel ter sprake gekomen in deze commissie. Het kost gigantisch veel, maar het is echt wel noodzakelijk. Een schip van 4500 ton houdt 250 vrachtwagens van de weg. Dat kan meetellen voor onze modal shift. Het is belangrijk voor het Seine-Scheldeproject dat de ontbrekende schakels weggewerkt worden. De estuaire vaart is daarin een belangrijke schakel. Zoals collega van Volcem al zei, sleept het project al meer dan twaalf jaar aan. Het is noodzakelijk eindelijk de nodige stappen te zetten, vooral in overleg met de Nederlandse collega, om alles sneller te laten verlopen. Uiteraard moet de veiligheid voorop blijven staan.

Een ander aandachtspunt in de Seine-Scheldeverbinding zijn de overslagplaatsen voor de bedrijven. Ook dat is hier al meermaals aan bod gekomen. Ook dat aspect is cruciaal voor een verdere modal shift. Volgens mij wordt dat te vaak uit het oog verloren. Er wordt heel veel aandacht besteed aan de recreatieve mogelijkheden op de waterwegen en de jaagpaden, en dat is ook wel terecht. Maar wij mogen zeker de laad- en loskaaien niet vergeten, zodat watergebonden bedrijven efficiënt en optimaal gebruik zouden kunnen maken van het watertransport. Dat is mijn oproep.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, ook het Vlaams Belang staat zeker niet negatief tegenover de uitbouw van die estuaire vaart. We hebben vorige week nog een pleidooi gehouden, dacht ik, over het meer in gebruik nemen van estuaire roroschepen (roll-on-roll-off). Zeebrugge is een belangrijke draaischijf voor die schepen. Ik denk dat het niet alleen belangrijk is voor de leefbaarheid in Brugge, zoals collega Van Volcem heeft aangehaald, maar ook voor de werkgelegenheid daar. Ik denk dat de toenemende estuaire vaart, het feit dat die piste geopend wordt, naar de toekomst toe toch wel voor belangrijke economische activiteit kan zorgen en dus voor extra tewerkstelling. Dat is een factor die niet vergeten mag worden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het doet alleszins deugd dat iedereen zoveel interesse heeft in het hele verhaal van de estuaire vaart. Opnieuw, persoonlijk ben ik uiteraard ook heel blij, want heel lange tijd zag het er naar uit dat we geen stap verder zouden raken. U weet dat er vorig jaar al een open uitnodiging was gestuurd naar de bevoegde Nederlandse diensten om de versoepelingen die wij vooropstelden, te willen doorvoeren. Tot op heden was daar nooit een antwoord op gekomen, tot de Nederlandse collega zich eergisteren heel expliciet heeft uitgedrukt en gesteld heeft dat ze alles op alles zou zetten om uit die patstelling te raken.

Mijnheer Maertens, u zegt dat zij ook hun belangen zullen hebben en mogelijk voor concurrentie vrezen, maar het feit dat we dit engagement nu hebben, toont dat we hier samen aan kunnen werken. Dat is, denk ik, een heel goede zaak. Het havenbedrijf zelf zal dit met open armen ontvangen en zal zeer blij zijn dit te kunnen vernemen.

Nu, het belang van de estuaire vaart wordt door alle collega's hier nog eens duidelijk onderschreven. Ik begrijp, zeker voor de Bruggelingen hier, dat dit voor Brugge heel belangrijk is, zoals mevrouw Van Volcem het expliciet stelde. Het is heel belangrijk om te voorkomen dat die bruggen continu moeten openstaan en om volop te kunnen inzetten op de modal shift en op het gebruik van onze waterwegen, zodat we de logistieke sector, in het bijzonder de vrachtwagensector, en onze wegen kunnen ontlasten. Er moet meer trafiek via het water zijn.

Wat dan de concrete timing van de studies betreft, had ik al gezegd dat het juridische onderzoek in samenspraak met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de FOD Mobiliteit recentelijk is opgestart. In het voorjaar van 2021 zullen we meer duidelijkheid krijgen, specifiek wat het verdere verloop en de verdere timing betreft. Hetzelfde geldt voor het onderzoek naar de bijkomende versoepelingen, dat eind vorig jaar is opgestart. Lloyd's Register zal ons daaromtrent spoedig de nodige handvaten aanbieden om te kijken hoe we inzake veiligheidsmaatregelen toch het een en ander kunnen versoepelen, zonder de veiligheid in het gedrang te brengen, om zodoende de sector ook toegankelijker te maken.

Kortom, iedereen onderschrijft het belang ten volle en we zullen alles op alles zetten om het dossier warm te houden en om volop op het engagement vanuit de Nederlandse collega's in te zetten. We zullen de administraties nu al vragen om de afspraken in te boeken, zodat we snel vooruitgang kunnen boeken, in het belang van onze havens, specifiek die van Zeebrugge, die hier alleen maar wel bij kan varen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik wil nog kort iets toevoegen, want het belang van die estuaire vaart en van de ontsluiting van de haven langs het water is natuurlijk niet alleen een Brugse of zelfs West-Vlaamse aangelegenheid, integendeel. Het is echt wel van belang voor de Vlaamse economie, voor de ontsluiting van de Vlaamse bedrijven en voor het verkeer tussen de havens onderling, dus ook de havens van Gent – North Sea Port – en Antwerpen. De enige vlotte weg die mogelijk is, is die snelweg via de zee en de Schelde. Dat is, denk ik, echt wel de weg die we moeten bewandelen.

Onze Nederlandse taal heeft heel veel mooie spreekwoorden, maar ik zou u vandaag willen vragen om het ijzer te smeden als het heet is. U merkt nu een bereidheid bij de Nederlanders, dus laat ons dit momentum aangrijpen om stappen vooruit te zetten. Dank u wel daarvoor en heel veel succes!

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe zeesluis in de haven van Oostende – 573 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Van de ene haven naar de andere, voorzitter. We hadden het net over de haven van Zeebrugge, maar soms vergeten we, zelfs in West-Vlaanderen, dat er nog een zeehaven is, die van Oostende. Je zou dan het een en ander durven te denken, maar heel weinig mensen weten dat ook die haven een bron is van tewerkstelling in de brede regio rond Oostende: momenteel werken er meer dan vijfduizend mensen. De haven is ook belangrijk voor de windenergie, maar is de laatste jaren vooral sterk aan het groeien op het vlak van de blauwe economie, waar onze collega Bart Tommelein graag over spreekt, en de circulaire economie.

De haven heeft volgens mij en volgens veel anderen – de collega's zullen dat wel beamen – heel wat troeven en heeft in de achterhaven bovendien nog een zee van plaats. Maar – en dat weet ik vrij goed door mijn contacten met de Oostendse havenschepen – de huidige Zeesluis Demey vormt een strop. De sluis is de enige toegang tot de achterhaven, maar is tot op de draad versleten en had eigenlijk al jaren geleden vervangen moeten worden. Ze heeft haar beperkingen qua diepgang en tonnage en is daardoor compleet onaangepast aan de omvang van de schepen die erlangs zouden moeten varen. Ook op het vlak van waterhuishouding en kustbescherming is die oude sluis een heikel punt, een zwak punt dat aangepakt moet worden.

Nu, is dat een nieuw dossier? Zeker niet, want de Vlaamse Regering besliste al op – houd u vast – 28 april 1993 tot het bouwen van een nieuwe zeesluis. Ik was toen bijna 12 jaar, maar het is dus al zo lang geleden dat men binnen de Vlaamse Regering beslist heeft om effectief een nieuwe zeesluis te gaan bouwen. Alles werd in de jaren daarna opgemeten en voorbereid: er zijn al in beperkte mate ont-eigeningen geweest en er zijn een aantal stappen gezet ter voorbereiding van de bouw van de nieuwe zeesluis. Maar het sluitstuk, de effectieve bouw van de nieuwe zeesluis, werd tot op heden nooit gerealiseerd.

Het is belangrijk voor de haven dat het plan om daar ooit een nieuwe zeesluis te gaan bouwen, gevrijwaard blijft, voor als die andere het echt eens zou begeven. Daar is nu wat onzekerheid of ongerustheid over, omdat het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), in het kader van de kustverdediging, op de plaats waar de nieuwe sluis zou moeten komen, een stormkeringsmuur met schuiven zou plaatsen. Daar was niet in voorzien in het Masterplan Kustveiligheid dat in 2011 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd, en de vrees is dat de bouw ervan de bouw van de nieuwe zeesluis in gevaar brengt, tenzij de inplanting ervan aangepast zou worden aan de eerder besliste inplanting van de zeesluis.

Om die onzekerheid, onduidelijkheid en ongerustheid weg te nemen, of om daar toch een poging toe te ondernemen, wil ik u de volgende vragen voorleggen.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot het initiële dossier van de bouw van de nieuwe zeesluis in de haven van Oostende? Is er intussen een recentere studie gestart die kan leiden tot de bouw van een nieuwe zeesluis, wanneer dat ook moge zijn?

Bent u van oordeel dat de bouw van die nieuwe stormvloedkering door MDK de realisatie van de nieuwe zeesluis niet in gevaar mag brengen, zoals de haven van

Oostende zelf ook meent? Dat is natuurlijk hun belang daarin, en ik neem aan dat ook de stad daar zo over denkt, al weet ik dat dat twee afzonderlijke juridische entiteiten zijn – ik zie collega Tommelein al lachen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de eventuele plannen voor de realisatie van die stormkeringsmuur op de voorziene plaats voor een nieuwe sluis? Welke timing is daaraan gekoppeld? Wanneer mogen we die verwachten?

Volgens de haven van Oostende kan in het kader van de kustverdediging eigenlijk beter geopteerd worden voor de bouw van stormkeringsmuurtjes rondom het aan getij onderhevige water in de haven zelf. Deze muurtjes kunnen in circa twee jaar voltooid worden, tegen een beperkte kostprijs. Volgens de haven is dat een beter alternatief. Hoe staat u als minister en hoe staat MDK tegenover dit voorstel van de haven van Oostende?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, het is goed te vernemen dat u al op 12-jarige leeftijd bezig was met de nieuwe zeesluis van Oostende. Het is inderdaad een dossier dat teruggaat tot april 1993. Toen werd inderdaad beslist om de zeesluis te vernieuwen. Dat project werd echter nooit gerealiseerd.

U weet welke projecten er in het regeerakkoord staan. Er zijn daarin een aantal grote watergebonden infrastructuurwerken opgenomen: de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen, het complex project Extra Containercapaciteit in Antwerpen (ECA) en uiteraard het complex project voor de nieuwe sluis in Zeebrugge. Daarop zullen uiteraard heel wat middelen worden ingezet.

Een nieuwe zeesluis in de haven van Oostende ligt nu dan ook niet onmiddellijk op tafel. Ik neem aan dat dat u niet volledig tevreden stelt.

We doen alleszins wel het mogelijke om ervoor te zorgen dat er waterbeveiliging is bij hoge waterstanden en bij storm. We weten namelijk ook dat de zwakste plekken bij overstromingen in Oostende en Bredene liggen. De burgemeester van Oostende kan dat allicht beamen. Er wordt volop aandacht gegeven aan de bouw van een nieuwe stormvloedkering. Ik kan u verzekeren dat de bouw van die stormvloedkeringen de eventuele latere bouw van een zeesluis niet mag hypothekeren. Er is daar zeker rekening mee gehouden. Er is zeker geen hypotheek op een toekomstige nieuwe zeesluis.

U vraagt naar de stand van zaken met betrekking tot de stormkeringsmuur. Op dit ogenblik wordt de ontwerpstudie daaromtrent uitgewerkt. De oplossing van die stormvloedkering kan dan binnen een termijn van vijf jaar gerealiseerd zijn, waarvan ongeveer twee jaar voor de grondige studie en vervolgens drie jaar voor de uitvoering van de werken.

Ten slotte vraagt u naar het voorstel van de haven van Oostende om te kiezen voor stormkeringsmuurtjes. We hebben uiteraard een gesprek gehad met de mensen van het havenbedrijf van Oostende. Ik kan daar kort op antwoorden. Met het oog op het vrijwaren van de kustbaan als evacuatieweg bij een storm, maar ook rekening houdend met andere facetten, zoals de effectieve kostprijs, de realisatietermijn en ook andere elementen, in het kader van de veiligheid in het geval van een storm, heeft men ervoor gekozen om werk te maken van die stormvloedkering en niet in te gaan op het voorstel van het havenbedrijf. Dat werd met hen teruggekoppeld. Ze zijn misschien niet helemaal tevreden met dit voorstel, maar ik denk dat we in elk geval ten volle moeten inzetten op die beveiligingswerken, zeker bij storm en hoog water, opnieuw in het belang van Oostende en Bredene, inzake de beveiliging tegen hoog water.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik weet heel goed dat de concrete realisatie van die sluis natuurlijk niet vandaag op tafel ligt. Ik heb het genoeg gehad om, samen met onder andere collega Keulen hier aanwezig, mee de regeringsonderhandelingen te mogen voeren inzake Mobiliteit en Openbare Werken. En dan moet je keuzes maken. De budgetten zijn jammer genoeg niet oneindig. Dat is in elke gemeente en stad zo, ook in Vlaanderen. Dan moet je dus keuzes maken. Ik sta uiteraard volmondig achter die keuzes.

Er werd mij echter een ongerustheid gemeld, en dan is het mijn taak als volksvertegenwoordiger om die vraag aan u voor te leggen. Waarom? Omdat het belangrijk is dat we toekomstige zaken die eigenlijk al beslist zijn, inderdaad niet hypothekeren. Ik zal het debat van daarnet over het Schipdonkkanaal niet opnieuw voeren, maar ook dat is een voorbeeld van een dossier waarvan men al heel lang heeft beslist dat men het ooit eens zal doen, en men dus niets in het werk stelt dat dat zou kunnen hypothekeren, tot er een waardig alternatief zou zijn. Dat geldt hier eigenlijk ook voor de zeesluis of de sluis in de haven van Oostende.

Het is goed om te weten dat er een duidelijke termijn staat op de stormvloedkering: binnen vijf jaar. Dat lijkt me een goede zaak. We moeten sowieso investeren in die kustverdediging, en dat doen we ook, met extra middelen vanuit de relance. Dat is sowieso een goede zaak.

Ik noteer dat er inderdaad een verschil in visie is tussen het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, zijnde de Vlaamse overheid, en de haven van Oostende, over de stormvloedkeringsmuur versus de kleinere muurtjes, de alternatieven op dat vlak. Ik ben zelf geen specialist ter zake, dus ik zal mij daar niet in mengen. Maar ik onthoud vooral dat er wel degelijk overleg is geweest en dat er uiteindelijk een beslissing moet worden genomen. Dat is de logica der dingen. Ik zal dat zeker terugkoppelen naar de betrokkenen, hoewel ik denk dat ze ofwel nu aan het meeluisteren zijn, ofwel straks in het stadhuis van Oostende wel al op de hoogte zullen worden gebracht door collega Tommelein.

Ik dank u.

De voorzitter: De heer Tommelein heeft het woord.

Bart Tommelein (Open Vld): Voorzitter, collega's van deze commissie, ik ben blij ook even in jullie digitale omgeving te mogen komen. Mijn collega's Van Volcem en Keulen zullen het mij niet kwalijk nemen dat ik even tussenkom op dit dossier.

Collega Maertens, die stormkeringsmuur en de kustveiligheid zijn uiteraard een belangrijk gegeven, ook voor de bescherming van Oostende – en niet alleen van Oostende, maar ook voor de omliggende gemeenten, meer specifiek het mooie Bredene van onze goede collega Steve Vandenberghe.

Minister, het is positief dat u nu heel duidelijk aangeeft dat de toekomst voor een sluis niet zal worden gehypothekeerd. U had me dat ook al persoonlijk verzekerd in een brief. En het is goed dat dat nog eens wordt bevestigd in deze belangrijke commissie.

Collega Maertens haalt in zijn vraagstelling terecht aan dat de haven van Oostende een belangrijke functie vervult in de energietransitie van Vlaanderen en dat we inderdaad dé hub zijn wat betreft wind en blauwe economie. Men spreekt hier over Flanders Wind Valley en over Blue Valley. Ik dank collega Maertens om dat nog eens te beklemtonen.

Voor het verder ontwikkelen van de offshoreactiviteiten is het belangrijk dat de toegankelijkheid voor steeds groter wordende zeeschepen wordt gevrijwaard. Dat heeft natuurlijk niet zoveel zin in de achterhaven, maar hoe meer activiteiten je naar de achterhaven kunt brengen, hoe meer plaats je vrijmaakt in de voorhaven. Er circuleren ook al andere ideeën om plaats te krijgen op het Oosterstaketsel.

In die optiek zijn de toekomstige investeringen in een kaaimuur met bijhorende terminal wél van belang. Ook in het kader van de kustverdediging kan deze locatie optimaal worden ingezet. Dit zal toch moeten worden onderzocht. Minister, ik hoop dat u het met mij eens bent dat we deze piste ook het best zo goed mogelijk onderzoeken, in het kader van die belangrijke energietransitie. Want als Antwerpen heel grote ambities heeft voor de klimaat- en energiedoelstellingen, dan hebben West-Vlaanderen en Oostende dit natuurlijk ook.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Zoals ik daarstraks duidelijk heb gezegd, zal de stormvloedkering zoals ze nu is voorzien, er in geen geval voor zorgen dat een zeesluis niet meer zou kunnen. Het tracé is zodanig ingepland dat de compatibiliteit mogelijk blijft. We blijven daar alleszins over waken. Bijkomend kan ik u meegeven dat we uiteraard nog altijd openstaan voor andere voorstellen. Als bepaalde quick wins, zoals kaaimuren, bijkomend moeten worden onderzocht, zullen we dat zeker meenemen. We zullen dat doorgeven aan het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, zodat we daarop kunnen blijven inzetten.

Want, zoals collega Tommelein zegt, juichen we ook alle klimaatgerelateerde investeringen in West-Vlaanderen zeker toe, zodat de ene provincie zeker niet moet onderdoen voor de andere.

Ik herhaal: het lijkt me een goede zaak. Die beveiliging voor Oostende, Bredene en andere kustgemeenten is zeer belangrijk. Daarom moeten we op korte, liefst zo kort mogelijke termijn, kunnen overgaan tot de realisatie van die stormvloedkering.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u om nogmaals te benadrukken dat de bouw van een nieuwe zeesluis in de toekomst niet wordt gehypothekeerd door die stormvloedkering. Alleen hoop ik dat dat niet alleen ruimtelijk het geval is, maar ook budgettair. In West-Vlaanderen gebruiken we af en toe de uitdrukking 'het geld met hamers breken'. Ik denk dat we dat zeker niet mogen doen in dezen en dat we er het best voor zorgen dat, stel dat een volgende Vlaamse regering binnen dit en pakweg tien jaar de middelen heeft om die zeesluis toch te realiseren – het is wellicht wat optimistisch, maar goed –, we dan geen onoverkomelijke investeringen hebben gedaan die we na tien jaar opnieuw in de prullenmand mogen laten verdwijnen. Ik hoop echter dat dat zo is en zo blijft.

Ik dank u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hervorming van het loodswezen
– 574 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik heb deze vraag om uitleg al een tijdje geleden ingediend, naar aanleiding van een stakingsactie, een stiptheidsactie bij het loodswezen. Ik keer even terug in de tijd. In maart 2017 sloot uw voorganger Ben Weyts een akkoord met de verschillende loodsorganisaties, de vakorganisaties van het loodswezen, inzake een hervorming die gericht was op efficiëntiewinsten en multivalentie. Multivalentie – we hebben het er al eens gehad over gehad – is een verschrikkelijk woord, maar het betekent het inzetten van de verschillende types van loodsen – want die zijn er – op de verschillende types van tracés. Met andere woorden, het betekent een enorm grote polyvalentie. Het zou gemakkelijker zijn om het zo te noemen.

De rivierloodsen van de Beroepsvereniging van Loodsen (BvL) – niet te verwarren met het Belang van Limburg – kregen in 2017 een uitzondering. Zij kregen het akkoord dat zij voorlopig buiten het hervormingsverhaal zouden blijven. Waarom was dat zo? Zij waren ervan overtuigd dat de optimalisatie, de efficiëntiewinst die werd gevraagd, ook op een andere manier zou kunnen worden gerealiseerd dan via die multivalentie. De toenmalige minister had hen tot eind 2019 de tijd gegeven om dat aan te tonen.

Ik heb u in maart 2020 ondervraagd over de geplande evaluatie van de multivalentie. U antwoordde toen dat deze evaluatie eind 2019 was gestart en op dat ogenblik nog lopende was in de formele overlegorganen. U wilde uiteraard, en ik begrijp dat, die evaluatie afwachten.

Volgens de berichtgeving in de media blijkt dat de kustloodsen op 31 oktober actie hebben gevoerd tegen de plannen om hen onder het motto van de multivalentie in te zetten op het kanaal Gent-Terneuzen. Volgens een verklaring van de Associatie van Kustloodsen (AVK) werd de multivalentie tot dan enkel ingevoerd voor nieuwe kandidaten in de sector zee- en kanaalloodsen, maar zou die nu uitgebreid worden naar nieuwe aanwervingen bij de kustloodsen. Die actie was voor mij de aanleiding om u te vragen hoe dit allemaal evolueert. Het ging immers niet om een actie die door veel vakorganisaties werd gedragen. Onder meer de liberale overheidsvakbond VSOA toonde weinig sympathie voor de acties van de AVK. De liberale bond wil dat de afspraken over multivalentie wel worden uitgevoerd, ook voor de kustloodsen.

Minister, welke stappen zijn er sinds die vorige vraag om uitleg van 12 maart 2020 genomen om te komen tot de geplande evaluatie van de multivalentie? Is die evaluatie intussen formeel afgerond? Zo ja, wat was de uitkomst hiervan?

Wanneer vond het laatste overleg plaats tussen u en het overlegorgaan, waarin vakbonden, beroepsbonden en het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust vertegenwoordigd zijn? Welke afspraken werden daarbij gemaakt?

Welke initiatieven zult u nemen om multivalentie in te voeren bij de vier types van loodsen en om de afgesloten akkoorden van maart 2017 eindelijk overal toe te passen? Ik besef dat dit geen gemakkelijke klus is. Ik heb daar in het verleden ook aan uw voorganger vragen over gesteld. Telkens dreigen daar stakingen en acties en we weten waartoe die kunnen leiden, namelijk veel economische schade in de havens en voor de bedrijven. En dat willen we natuurlijk vermijden. Toch is het belangrijk dat de geplande hervorming wordt doorgevoerd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, bij het beantwoorden van uw vraag heb ik inderdaad eerst gekeken naar de datum van indiening en uw vraag dateert inderdaad van 4 november. Toen was er wat onrust op de werkvloer bij een aantal loodsen, maar gelukkig is de rust volledig teruggekeerd en is er geen sprake meer van acties.

U hebt het verhaal van de multivalentie al heel mooi geschetst. De meningen daarover zijn verdeeld, ook dat hebt u al uit de doeken gedaan. Ik zal daar dan ook niet verder op ingaan.

Op 30 oktober werd het overleg over de aanwervingen opnieuw opgestart. De evaluatie van de multivalentie en het vervolgpad was hier ook onderdeel van. Dit overleg verliep stroef en heeft nogmaals de gevoeligheden inzake multivalentie scherp gesteld. Naar aanleiding van die vergadering was er een actie van de kustloodsen, onder meer te Zeebrugge. Maar herhaaldelijk overleg heeft dan op 17 november tot een akkoord geleid, waarna de rust is teruggekeerd.

In dat akkoord heeft iedereen zich akkoord verklaard om tegen 1 mei 2021 een objectieve evaluatie van de multivalentie te laten opmaken door de gewestelijke havencommissaris. Deze evaluatie zal effectief resulteren in een langetermijnsplan voor het loodswezen.

De bevindingen van deze evaluatie zullen samen met het langetermijnsplan voor het kusttraject besproken worden met alle betrokkenen en worden afgetoetst met de bestaande akkoorden, het akkoord van maart 2017 waar u al naar verwees en waarin die multivalentie werd vooropgesteld, maar waarin ook werd verwezen naar de noodzakelijke evaluatie. Na mei 2021 mag u me daarover opnieuw vragen stellen en hoop ik een en ander te kunnen verduidelijken over die evaluatie.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, we zullen nog even afwachten. U kunt er niets aan doen, maar dit verhaal duurt al jaren, waarbij de Vlaamse overheid wordt gegijzeld door die stakingsdreiging. Als men niet binnenhaalt wat men wil binnenhalen, wordt er opnieuw bedreigd. Op die manier blijft dit aanslepen, wat ik knap vervelend vind.

In het regeerakkoord staat dat we een structurele oplossing willen uitwerken voor het verzekeren van de continuïteit van de dienstverlening. We hebben het bij De Lijn vaak over gegarandeerde dienstverlening, maar we hebben toch ook afspraken gemaakt om ervoor te zorgen dat iets soortgelijks kan worden georganiseerd bij de loodsens, vooral om de toegang tot de haven en de dienstverlening in de haven te garanderen. Daar zijn een aantal mogelijkheden voor. Hoe staat het daarmee? Hebt u daar al stappen vooruit kunnen zetten of is dat een onderdeel van die bredere oefening en wachten we het best tot 1 mei 2021? Ik weet niet of die datum symbolisch gekozen is dan wel of dit eerder berust op toeval.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, ik weet niet of u concreet iets moet zoeken achter die datum. Alleszins hebben de sociale partners die toen aan tafel zaten zich mee akkoord verklaard met de evaluatie van de multivalentie door de gewestelijke havencommissaris tegen 1 mei 2021. Ik weet niet of bewust is gekozen voor 1 mei, maar ik vermoed dat we op 2 mei over de resultaten zullen kunnen beschikken.

Ik hoor u heel graag een pleiten voor het verzekeren van de continuïteit van de dienstverlening. Dat willen we bij De Lijn maar ook bij de loodsens. Ik heb op dit moment geen details over de stand van zaken. Ik zal navragen hoe ver het daarmee staat.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de politionele bevoegdheid van controleurs van De Lijn – 610 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik zal deze vraag kort houden, omdat u er al ten dele bent op ingegaan tijdens de begrotingsbesprekingen. Ik had toen diezelfde vraag gesteld, maar daar is weinig antwoord op gekomen.

We weten dat COVID-19 een belangrijke impact heeft op de dienstverlening van De Lijn. Daarbij moeten we ervoor zorgen dat de veiligheid van de reiziger wordt gegarandeerd. Aanvankelijk deed de politie controles, maar dat bleek te weinig effectief en efficiënt. Vandaar dat u en de regering hebben beslist om vanaf 12 november ook controleurs van De Lijn politionele bevoegdheid te geven om boetes uit te schrijven die, zoals bij de politie, 250 euro bedragen voor het niet dragen van een mondmasker.

In het kader daarvan wil ik u een aantal vragen stellen. Zijn er met die controleurs van De Lijn een aantal afspraken gemaakt? Men kan immers op twee manieren controleren. Men kan meteen keihard toeslaan of in het geniep observeren en dan toeslaan en beboeten. Of men kan eerst sensibiliseren en handhaven wanneer dat nodig is. Dat is eerder mijn manier van werken in mijn stad. Ik ga ervan uit dat dat ook uw insteek is. Zijn er concrete afspraken gemaakt? Gaat De Lijn actief op zoek naar overtreders of hoe gaat dat in zijn werk?

Hoe is de afstemming met de politie zelf? Handhaven is één zaak, maar je boven incidenten kunnen stellen, is een andere zaak. Ik veronderstel dat het niet de taak is van medewerkers, van ambtenaren, om heldhaftig te worden wanneer dat aangewezen is. Zijn er concrete afspraken met de politie wanneer het gaat over incidenten en mensen die pertinent weigeren om zich te schikken naar de regels?

Handhaven en controleren is één zaak, sensibiliseren is een andere zaak. Heeft De Lijn de afgelopen weken en maanden extra inspanningen gedaan om te sensibiliseren over die mondmaskerplicht, bijvoorbeeld in vergelijking met de eerste fase waar we voor de zomervakantie in zaten? Zijn daar extra initiatieven genomen?

Is duidelijk op welke lijnen en in welke regio's die controleurs prioritair worden ingezet? Met andere woorden, weten we waar de meeste problemen zich voordoen? Zullen die controleurs daar specifiek worden ingezet? Ik ga ervan uit, en ik vel daarmee geen waardeoordeel, dat dit eerder een problematiek is die zich voordoet in de grotere steden in Vlaanderen, omdat het over de drukste lijnen in de dichtstbevolkte gebieden gaat.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Tussen de Lijncontroleurs en de politie bestond in het verleden al een samenwerkingsovereenkomst, maar uiteraard wordt ook op regelmatige basis overleg gepleegd. Die samenwerking verloopt heel vlot.

Om de mondmaskerplicht te controleren op het openbaar vervoer moet geen protocol opgemaakt worden. Dit past binnen de ruimere samenwerking en binnen de uitbreiding van de controlecapaciteit op het dragen van het mondmasker.

Doorgaans wordt de mondmaskerplicht goed opgevolgd, maar er zijn altijd een aantal hardleerse mensen die dat weigeren. Vandaar dat we de Lijncontroleurs,

mede op vraag van de reizigers, die bevoegdheid wilden geven. Dat betekent uiteraard niet dat die controleurs actief op zoek gaan naar overtreders; dat is ook niet de bedoeling. Zij worden vooral ingezet op drukke lijnen en zijn daar enerzijds voor de controle en anderzijds om de reizigers een veiligheidsgevoel te geven. Wanneer wordt vastgesteld dat bepaalde reizigers geen mondk masker dragen dan zijn die controleurs bevoegd om op te treden en een proces-verbaal op te maken. Wanneer de situatie uit de hand zou lopen, zal de politie er via de dispatching of via de noodknoppen bij worden gehaald.

Wat de sensibilisering betreft, heeft De Lijn sinds de start van de covidperiode, vanaf half maart, al heel veel gedaan inzake communicatie, inzake sensibilisering. Dat is het ook blijven doen. Ik denk aan talrijke affiches en stickers overal, zowel op voertuigen als op haltes, ook heel veel aandacht op social media. Als je naar de website van De Lijn gaat, verschijnt de homepage automatisch met een groot mondk masker en de banner 'Vlot en veilig'. De Lijn doet daaromtrent al heel veel in zijn algemeenheid. Maar daarnaast wordt ook aan de klanten zelf regelmatig nog eens een mailing gestuurd om hen er attent op te maken. Specifiek naar de onderwijskoepels is er ook nog informatie vertrokken in het kader van die versterkte ritten en ook na de schoolvakanties, om er opnieuw op te wijzen dat al de gebruikers van De Lijn een mondk masker moeten dragen. Er wordt dus heel veel gedaan.

U vraagt ook specifiek in welke regio's de controleurs van De Lijn prioritair ingezet worden. Men weet natuurlijk welke de drukst bezochte plaatsen zijn en vooral de meest gebruikte toestellen. Ik denk dan zowel aan de tramtoestellen maar ook aan de bussen. In een stedelijke context is er meestal veel meer volk en drukte. Daar worden de controleurs prioritair ingezet. Maar het gebeurt ook op basis van klantenreacties. Als sommige klanten zeggen dat ze continu mensen zien zonder mondk masker of met een ander laakbaar gedrag, wordt aan de controleurs gevraagd om ook daar te ageren. Het loopt dus vrij vlot. Het is natuurlijk nog niet zo heel lang bezig. Ik heb rond de concrete cijfers ook een aantal schriftelijke vragen gehad. Het beste is natuurlijk dat iedereen de mondk maskerplicht blijft respecteren. Over het algemeen zien we toch dat dat een positief verloop kent.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Bedankt voor het antwoord, minister. Ik heb daar niet zo heel veel aan toe te voegen. Ik heb wel één vraag. Ik vind het trouwens goed dat er ook gekeken wordt naar die klantenreacties, omdat je dan een accuraat beeld hebt. Hetzelfde geldt voor de extra inzet van bussen. Voor het schoolvervoer ga je ook kijken waar de problemen liggen en daarin sturen. Dat is een goede zaak.

U zegt terecht – dat is mijn persoonlijk aanvoelen – dat de mondk maskerplicht niet alleen op de bussen en trams, maar ook in het algemeen echt ingeburgerd is. De mensen denken daar eigenlijk nog weinig over na. Als je buiten komt, en zeker op drukke plaatsen, doe je het aan. Er zijn jammer genoeg altijd uitzonderingen, maar goed.

Is er een planning? Tot wanneer voorziet De Lijn in die versterkte controle, de grotere inzet van controleurs, op die mondk maskerplicht? Is dat zolang de mondk maskerplicht er is op het openbaar vervoer? Want dat zou nog wel eens heel lang kunnen zijn, vermoed ik. Of is er al sprake van een soort afbouwscenario? Als dat zo is, hoe ziet dat eruit inzake timing, capaciteit? Wordt daaraan gedacht? Iedereen hoopt op een snelle komst van het vaccin. Maar los daarvan denk ik dat we op het openbaar vervoer nog voor een behoorlijk eind met specifieke maatregelen te kampen zullen hebben, waaronder die mondk maskerplicht. Is daar een scenario voor? Is daarover overleg met de andere openbaarvervoermaatschappijen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Alleszins is een afbouwscenario op dit ogenblik helemaal niet aan de orde. De Lijncontroleurs doen uiteraard ook hun ander werk. Naast het controleren op de mondkemperplicht hebben ze ook nog hun reguliere taken die ze blijven opvolgen. Het kan inderdaad nog zeer lang zijn dat men verplicht is om een mondkemper te dragen op het openbaar vervoer. Daar is nu geen afbouwscenario voor op tafel gelegd. We blijven dat sowieso de eerstkomende maanden allemaal handhaven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de komst van de taxidienst Uber in Vlaanderen – 615 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aangekondigde komst van de taxidienst Uber naar Vlaanderen – 660 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Op 20 maart 2019 werd het decreet over het individueel bezoldigd personenvervoer, het Taxidecreet, in de plenaire vergadering goedgekeurd. Het is in werking sinds 1 januari 2020 en wil de regelgeving rond taxi's moderniseren en de markt liberaliseren, onder meer via een vrije tarifiering en het opheffen van de quota.

De uitrol van dit decreet ligt gevoelig en verloopt niet zonder slag of stoot: er kwam en komt nog steeds kritiek vanuit de taxisector zelf en vanuit Uber over de vijftien minuten wachttijd. Deze werd midden september 2020 afgeschaft. Recent kondigde Uber aan actief te worden in verschillende Vlaamse steden. Het Antwerpse stadsbestuur riep reeds op tot overleg tussen Uber en de taxisector. De taxisector – de traditionele sector, als ik het zo mag noemen – heeft het door de coronacrisis bijzonder moeilijk. Daar komt nu nog eens de komst van Uber bij. Ik denk dat monitoring en overleg toch wel essentieel zijn.

Minister, hoe zult u de komst van Uber in het Vlaamse taxilandschap monitoren en begeleiden? Hoe zult u anticiperen op en optreden tegen eventuele inbreuken die daarmee gepaard zouden gaan?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Collega Meremans heeft de geschiedenis van de totstandkoming van het decreet al geschetst. Ik ga dat niet herhalen. Ik kan wel nog benadrukken dat ook onze fractie het niet eens was met die totale deregulering en dat wij ook gewaarschuwd hebben voor de mogelijke kwalijke gevolgen ervan, onder meer dat door die vrije tarifiering de grote deelplatformen naar hier zouden komen, dumpingprijzen zouden gaan hanteren en zo de concurrent zouden verjagen, een strategie die ze in het buitenland al meermaals hebben toegepast en waarbij ze aangetoond hebben dat ze met een agressieve prijzenpolitiek de taximarkt ontwrichten en monopoliseren.

Wij hadden destijds een aantal amendementen ingediend, onder andere om garanties in te bouwen door die grote deelplatformen aan minimumregels te binden, om minimum- en maximumtarieven in te voeren en om vervoerregio's de mogelijkheid te bieden om regionale maxima in te stellen. Maar die amendementen

zijn verworpen. In het decreet werd wel in de mogelijkheid voorzien dat de Vlaamse Regering minimum- en maximumprijzen kan invoeren wanneer er zich ontwichingen in de markt zouden voordoen. Uw voorganger, minister Weyts, was destijds ook bereid om een prijsobservatorium op te richten dat de tarieven kon monitoren en dat de marktwerking kon controleren, zodat we onder meer sociale dumping zouden kunnen vaststellen.

Minister, u hebt dit dossier geërfd van uw voorganger en voor het opmaken van de uitvoeringsbesluiten hebt u ook diverse adviezen ingewonnen, waarin opnieuw diezelfde waarschuwingen naar voren gekomen zijn. Maar ook nu zijn die elementen niet meegenomen. Daarmee is de poort voor de grote deelplatformen wagenwijd opengezet. Het was niet de vraag of Uber naar Vlaanderen zou komen, maar wel wanneer. Vandaag, zoals collega Meremans al zei, op het moment dat de taximarkt zo goed als stilstaat wegens corona, zijn ze er.

Dan is natuurlijk de vraag hoe we daarmee omgaan en hoe we ervoor zorgen dat de regels van het Taxidecreet effectief gerespecteerd worden. Ik heb heel veel vragen en ik ga ze allemaal stellen. Ik ga ervan uit, minister, dat u daar zoals altijd ook uitgebreid op gaat antwoorden.

Hoever staat het met het prijsobservatorium, zoals aangekondigd door uw voorganger? Is dat al operationeel? Zo niet, gaat het er nog komen en welke taken zal het dan uitvoeren?

Volgens artikel 23 van het decreet kan de Vlaamse Regering minimum- en maximumprijzen vastleggen voor de diensten voor het individueel bezoldigd personenvervoer. Gaat u die optie lichten? Ja of neen? Indien u daar voorlopig mee wenst te wachten, zult u dat wel overwegen indien er aangetoond wordt dat er zich ernstige verstoringen zouden voordoen op de markt?

Bent u ervan op de hoogte in hoeveel steden in Vlaanderen Uber actief is en hoeveel chauffeurs zij zullen inzetten?

Klopt het dat Uberchauffeurs die nu al actief zijn in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, rijden met een VVB-vergunning, een vergunning voor het verhuren van een voertuig met chauffeur? Om welke reden doen zij dat? In het nieuwe decreet is hierin voorzien als een uitdovend systeem en moet op termijn iedere taxi-chauffeur in Vlaanderen over een vergunning als straattaxi of standplaatstaxi beschikken en over een bestuurderspas. Kunt u ons verzekeren dat ook de chauffeurs van Uber daaraan zullen voldoen? Zullen alle chauffeurs die voor hen ritten uitvoeren, moeten voldoen aan de geldende milieueisen en hun ritten moeten doorgeven aan de Chiron databank van de Vlaamse overheid?

Mogen chauffeurs met een vergunning verleend in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest ook ritten uitvoeren in Vlaanderen? Op basis van artikel 8 van het uitvoeringsbesluit is dat voor ons niet helemaal duidelijk. Daar staat dat het niet mag, tenzij de rit besteld is. Misschien kunt u verduidelijken wat daarmee bedoeld wordt.

Wat is uw reactie op de felle kritiek die toch weerklinkt bij lokale besturen op de komst van Uber?

Staat u achter het model van Uber wat betreft arbeidsomstandigheden en tariefpolitiek? Zullen chauffeurs van Uber in Vlaanderen rijden als werknemers of als zelfstandigen? Welke sociale bescherming hebben zij dan?

Hebt u kennis van andere deelplatformen die activiteiten zullen opstarten in Vlaanderen? Zo ja, hoeveel en waar?

Dan nog twee bijkomende vragen. Verwacht u van de komst van Uber een impact op de modal shift, die toch in het regeerakkoord zeer ambitieus is geformuleerd?

Kunt u wat meer uitleg geven over het concept van de openbaarvervoertaxi en de manier waarop taxi's ingeschakeld zullen worden in het vervoer op maat? Het decreet voorziet de mogelijkheid dat taxi's worden ingeschakeld voor openbaarvervoerdiensten. Klopt het dat enkel straattaxi's daarvoor kunnen worden ingezet? Zullen deelplatformen zoals Uber op die manier openbaarvervoerdiensten kunnen uitvoeren? Zijn er op het niveau van de vervoerregio's al tarieven vastgelegd voor die openbaarvervoertaxi's?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de talrijke vragen, misschien bondig gebracht, maar het zijn toch een hele resem vragen.

Ons decreet over het individueel bezoldigd vervoer van maart 2019, sinds dit jaar van kracht, heeft alleszins een vrij speelveld gecreëerd. Ik denk dat dat goed is voor de reiziger en de gebruiker.

Mijnheer Meremans, ik ga eerst in op uw vragen. U weet dat Uber, net als alle andere, via een app geconnecteerd moet worden met de Chirondatabank. Alle taxibedrijven en/of Uber of andere appgebruikers moeten ervoor zorgen dat zij in connectie staan met de Chirondatabank. Deze databank verzamelt alle nodige gegevens, zoals de afgelegde afstand, de prijs, het tijdstip en de ritduur. Zodra er voldoende gegevens verzameld zijn over een voldoende lange periode, kan men op basis van deze gegevens monitoren en daar al dan niet conclusies uit gaan trekken.

Sinds de covidperiode is het niet evident voor de taxisector of voor heel de sector van individueel bezoldigd personenvervoer. De markt is volledig verstoord, net zoals heel wat andere markten ook verstoord zijn. Vandaag is het dan ook nog niet echt mogelijk om uit die Chirondatabank al effectief de nodige data en knowhow te halen om over te gaan tot een monitoring. Het zal dus nog wel even duren voor we alle data hebben en data van een voldoende lange periode kunnen analyseren om te bekijken wat bijgestuurd moet worden.

Zullen we optreden bij eventuele inbreuken? Uiteraard. Dat geldt voor alles en voor iedereen. Uiteraard is de politie in dezen nog altijd bevoegd om vaststellingen te doen en inbreuken te detecteren. Als er overtredingen zijn, zal men daar uiteraard de nodige gevolgen aan koppelen.

Zullen we nu al maximumtarieven opleggen? Zoals ik daarnet al zei, denk ik dat het voorbije jaar voor iedereen sowieso een bijzonder jaar geweest is. Het lijkt me te vroeg om nu al maximumtarieven in te voeren. Dat wordt me alleszins gezegd door de administratie. Maar mocht het later nodig blijken, dan zullen we zeker die optie lichten. Vandaag zijn er echter geen signalen dat daarop ingezet moet worden. Mochten jullie zelf wel dergelijke signalen krijgen, dan mogen jullie die uiteraard aan mij overmaken.

Ook hier moeten we een voldoende lange referentieperiode hebben. Als blijkt dat er toch problemen zijn, bijvoorbeeld dumpingprijzen, dan zullen we bekijken of en hoe we daartegen moeten optreden en eventueel overgaan tot het vastleggen van minimale en maximale tarieven.

U vroeg of ik op de hoogte ben van het aantal steden in Vlaanderen waar Uber al actief is en hoeveel chauffeurs er worden ingezet. Ik heb, net als u wellicht, via de pers vernomen dat Uber zijn app geactiveerd heeft in Antwerpen, Gent en Leuven. Hoeveel exploitanten van die mogelijkheid of van andere apps willen en kunnen

gebruikmaken, hangt af van hun individuele keuze. Wij gaan deze keuze pas zien zodra men de app effectief gebruikt en de gegevens geregistreerd worden in de Chirondatabase.

U vroeg me of het klopt dat Uberchauffeurs die nu al actief zijn in het Brusselse Gewest, rijden met een VVB-vergunning, het vroegere systeem van verhuren van voertuigen met bestuurder. Ik heb me laten vertellen dat dat op dit ogenblik inderdaad door de Brusselse overheid wordt gedoogd, weliswaar onder de voorwaarden dat ze een contract met de People's Riders Association aan boord hebben en tevens kunnen bewijzen dat de rit besteld werd via de Uberapp. In Vlaanderen beschouwen we elke Uberit als een taxirit die niet met een VVB-vergunning mag worden uitgevoerd maar waaraan een IBPV-vergunning (individueel bezoldigd personenvervoer) gekoppeld moet zijn. De wet is duidelijk en geldt voor iedereen.

De felle kritiek uit de steden is ons uiteraard niet ontgaan. Ik denk evenwel dat het nu te vroeg is om een en ander te evalueren of om al te spreken van een mogelijke verstoring van de markt. Ik herhaal dat het speelveld voor iedereen gelijk is. Toen de app pas geactiveerd was, was er heel veel over te lezen en te horen, maar nadien heb ik er niet veel meer over gehoord.

Wat de arbeidsomstandigheden betreft: Uber als dusdanig is uiteraard geen werkgever van de taxichauffeurs en bepaalt dus ook niet de arbeidsomstandigheden. Ik wil ook benadrukken dat geen enkele zelfstandige taxichauffeur of taxibedrijf verplicht is te werken met Uber. Iedereen is daar vrij in. Uber moet meer bekeken worden als een platform dat als tussenpersoon vraag en aanbod op het vlak van personenvervoer bij elkaar brengt.

Uiteraard moeten alle regels inzake sociale zekerheid en arbeidswetgeving gerespecteerd worden. De decreetswijziging van maart 2019 heeft op dat vlak niets gewijzigd. Iedereen die zich op dat veld begeeft, moet uiteraard alle regels respecteren.

U vroeg of er nog andere deelplatformen zullen opstarten en hoeveel. Uiteraard kan ik daar moeilijk in detail op ingaan. We weten zelf niet hoeveel er kunnen opstarten. Die markt is open. Waarschijnlijk zullen er zich een aantal Vlaamse start-ups begeven op die markt. Vandaag spelen er al enkele, maar ik kan weinig zeggen over het verdere verloop. Hoe meer spelers er zijn, des te meer baat heeft de pendelaar erbij, denk ik. Ik denk dat we een divers aanbod alleen maar kunnen toejuichen.

Heeft dit een impact op de modal shift? In het kader van de modal shift willen we ten volle inzetten op het meer gebruik maken van taxi's of andere vormen van collectief vervoer. Dit alles kan ook extra ingeschakeld worden in het kader van het vervoer op maat. Ik heb eerder in deze commissie al de vraag gekregen om taxi's in te schakelen voor bijvoorbeeld leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Kortom, ik denk dat dit een positief effect kan hebben op de modal shift.

U vraagt meer info over openbaar vervoer en de manier waarop taxi's ingeschakeld zullen worden in het vervoer op maat. De taxidiensten zullen, uiteraard samen met de mobiliteitscentrale, het basisbereikbaarheidsverhaal echt tot leven kunnen laten komen. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zal dan, op basis van de openbaarvervoerplannen, zoals beslist door de vervoerregioraden, via aanbesteding een aantal contracten voor vervoer op maat in de markt zetten. Elke exploitant die beschikt over een vergunning individueel bezoldigd personenvervoer, zal kunnen kandideren voor die contracten. Ook wie nu rijdt voor Uber en voldoet aan de wettelijke criteria, zal dus kunnen intekenen op deze bestekken van het Departement MOW.

De tarieven behoren tot de bevoegdheid van de vervoerregio's, die hun regels voor het vervoer op maat verder uittekenen. Voor zover ik weet, ligt er op dat vlak nog niets concreet vast. De vervoerregio's zijn bezig met de verdere uitrol daarvan.

Ik denk dat ik hiermee grotendeels ingegaan ben op al uw vragen, al verwacht ik wel wat bijvragen. Uiteraard besef ik heel goed dat de referteperiode nu nog veel te kort is om al een evaluatie te maken en conclusies te trekken. Het doel van het Taxidecreet dat in maart 2019 goedgekeurd werd, was het zorgen voor een gelijk speelveld voor iedereen die participeert in dat individueel bezoldigd personenvervoer. Ik denk dat we dat decreet alle kansen moeten geven. Tot nog toe detecteren we alleszins geen concrete problemen inzake het beschikken over de nodige vergunningen en het respecteren van alle wettelijke bepalingen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Dank u wel, minister, voor uw uitgebreid antwoord. U zegt dat er op dit ogenblik nog afgewacht moet worden en geen weet te hebben van problemen. Dat is ook logisch, want op dit ogenblik is er heel weinig personenvervoer wegens de coronacrisis. Ik verwacht wel en hoop wel dat er, eenmaal we corona achter ons zouden kunnen laten, een enorme toename zal zijn. Mensen zullen zich willen verplaatsen, mensen zullen naar feesten willen gaan, mensen zullen op reis willen gaan. Volgens mij zal er opeens een opstoot komen. U zegt wel: 'We gaan het bekijken en wachten af', maar mijn vrees is dat we dan met de gebakken peren gaan zitten en misschien achterlopen op de feiten. Ik ben het met u eens dat je niet alles op voorhand kunt inschatten. Maar ik hoop wel dat alle maatregelen en alle mogelijkheden aanwezig zijn om de nodige monitoring te doen.

Voor alle duidelijkheid: ik ben zeker en vast niet tegen de komst van andere platformen. Als dat goed is voor de reiziger, is dat des te beter. Ik denk ook dat we in Vlaanderen niet op een eiland leven. In andere landen en steden is dit al volop aan de gang. Ik denk dus niet dat je kunt zeggen dat dit hier niet kan. Maar ik ben het met u eens dat we erop moeten toezien dat er een gelijk speelveld is.

Zoals ik al zei, is de vijftienminutenregel afgeschaft. Maar er gelden wel nog een aantal regels inzake kilometers en standplaatsen. Hoe zal dat gecontroleerd worden? Op dit ogenblik zijn er inderdaad weinig ritten door de coronacrisis, maar die zullen er hopelijk snel weer volgen. We moeten daarvoor dan de nodige controlemechanismen hebben. Deze bezorgdheid wilde ik toch uiten.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Mijn ongerustheid is niet weggenomen. Ik deel de opmerking van collega Meremans dat we vandaag geen normale situatie kennen inzake het taxivervoer, waardoor we de komst van Uber wellicht nog niet goed kunnen inschatten. Als de situatie opnieuw normaliseert, moeten we natuurlijk zien dat we het nodige doen. Ik ben een beetje bang dat het, als we te lang wachten, te laat zal zijn.

Alle deuren zijn opengezet voor de komst van Uber. Daar kunnen we niets meer aan veranderen. Het was beter geweest als het decreet meer garanties bevatte op het vlak van een gelijk speelveld. Zoals ik al zei, minister, maken chauffeurs nog altijd gebruik van de overgangsperiode met die VVB-vergunning. De vraag is wie erover zal waken dat ze zich zullen schikken naar die nieuwe regels. Het enige instrument waarin het decreet nog voorziet voor de overheid, is het invoeren van minimum- en maximumprijzen om sociale dumping te vermijden en een gelijk speelveld te creëren. De vraag is wie dat zal monitoren. Ik hoor u zeggen dat het nu nog te vroeg is om dat in te voeren. Ik kan me voorstellen dat er vandaag inderdaad nog niet veel ontwrichting merkbaar is. Uit uw antwoord begrijp ik dat

er geen sprake is van een prijzenobservatorium. Wie zal die prijzen monitoren? Wie zal een eventuele ontwrichting vaststellen?

Minister, ik heb nog een algemene bedenking. Ik denk dat we vandaag allemaal de mond vol hebben van het lokaal kopen en het gebruikmaken van lokale diensten. Ik vind het zeer jammer dat dit blijkbaar niet geldt voor de taxi's. Mijn belangrijkste bezorgdheden zijn de volgende. Wie zal monitoren dat de regels worden nageleefd? Wie zal bepalen op welk moment er ingegrepen moet worden als er zich – waar ik voor vrees – ontwrichtingen voordoen op de markt?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb respect voor de geschiedenis. Collega Meremans, dit was nog een van de betere beslissingen van de vorige minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Ben Weyts. Het uitgangspunt hier was – en daar was de toenmalige meerderheid het roerend over eens – dat er moest gekozen worden voor de reiziger. Het bestaande taxilandschap is zowel duur als sterk verouderd. De sector wordt beheerst door een aantal klassieke families, die dat sinds jaar en dag doen en ongetwijfeld met heel veel toewijding. Maar je kunt niet zeggen dat dit heel bevorderlijk is voor de dynamiek. Dat blijkt ook uit het hele proces. We zijn daar nu toch al vele jaren mee bezig. Opgeteld, minister, is dat wel vijf jaar. Die mensen zijn altijd hun argumenten blijven herhalen: afremmen met de beide voeten tegelijk. Je miskent de 'signs of the times' helemaal – om nog eens de grote Gladstone te citeren – als je negeert dat in de hele wereld de Ubers voet aan de grond krijgen, net omdat reizigers collectief vervoer prefereren. De reizigers prefereren dat vervoer als het bereikbaar en betaalbaar is. Je moet eens nagaan welke tarieven wij hier betalen en wat je in andere grootstedelijke contexten in het buitenland betaalt voor een taxirit. Je slaat achterover van het verschil.

Ons uitgangspunt binnen de meerderheid waarmee we deze maatregel hebben genomen, was de reiziger. De misbruiken in de tariefpolitiek, collega Robeyns en Meremans, en uitwassen, kunnen niet. We gaan dat moeten blijven monitoren. Je moet vooral vermijden – ik leg nu zelf mijn kaarten op tafel – dat de Ubers en varianten de klassieke aanbieders helemaal van het terrein wegspeken om daarna ook met tarieven te komen waarvan de reiziger weer de dupe is. Ook de kwaliteit van de wagens en de dienstverlening van de chauffeur zijn van belang. We mogen niet blind zijn voor uitwassen of voor eventuele misbruiken; ook dat is in het belang van de reiziger. Het is een groeiproces. Maar we mogen niet vergeten waar wij vandaan komen, want dat was verre van ideaal. Tijdens de hoorzittingen in de vorige legislatuur had de traditionele taxisector alleen maar een stereotiep verhaal. Er moet meer en betaalbaarder aanbod komen voor de reiziger. Zo kan men het aanbod van collectief vervoer vergroten en een modal shift realiseren in stedelijke context. In landelijke gebieden zal dat heel wat minder zijn.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Er is al heel wat gezegd over dit onderwerp. Taxichauffeurs moeten onder meer een bewijs van goed gedrag en zeden kunnen voorleggen alsook een getuigschrift of diploma waaruit blijkt dat zij voldoende kennis van het Nederlands hebben. De vraag is of dit voldoende gecontroleerd zal worden, zodat er ook op dat vlak geen misbruiken zijn. Zal daar ook controle op zijn?

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

Jos D'Haese (PVDA): Bedankt, minister, voor de vele informatie. Het is niet dat er te weinig informatie wordt gegeven, maar die is wel verontrustend. Er is vandaag veel gesproken over de gebruikers. Dat is belangrijk. Maar het verbaast mij

altijd, collega Keulen, als u zegt dat er meer aanbod moet komen met lagere prijzen, terwijl uw regeringen in de voorbije decennia minder openbaar vervoer met hogere prijzen hebben geboden. Maar dat geheel ter zijde.

De gebruikers zijn belangrijk, maar ik maak mij hier vandaag toch ook wel zorgen over de chauffeurs. De bezorgdheid over de chauffeurs ontbreekt hier vandaag. Het Vlaams Belang komt alleen maar tussen om te vragen dat de chauffeurs goed Nederlands zouden spreken. Vóór corona was het voor de chauffeurs al moeilijk om rond te komen. Door de crisis is het alleen maar erger geworden. Er zijn enorm veel inkomsten verloren gegaan. Nu Uber van plan is om die markt te veroveren, te beginnen met de grote steden, vrezende de chauffeurs echt voor hun toekomst. Zij hebben ook rekeningen te betalen en hebben ook een gezin te onderhouden. Op de vraag welke inspanningen u gaat doen om ervoor te zorgen dat de taxichauffeurs nog rond kunnen komen, minister, zie ik weinig antwoord komen. U laat gewoon de poorten wagenwijd openstaan voor een multinational die werkt met schijnzelfstandigen.

U zegt dat de periode te kort is om evaluaties te doen en dat het een heel vreemde periode is geweest. Dat klopt, maar er zijn ook wel de ervaringen in het buitenland. We zien in het buitenland dat Uber de taxisector kapot concurreert door te werken met schijnzelfstandigen die zonder sociale bescherming werken. Dat is de realiteit. We kunnen daarop anticiperen in plaats van af te wachten tot dat drama zich ook bij ons afspeelt. U zegt dat het goed zal zijn voor de gebruiker. Maar de vraag is: wat met de chauffeurs? Voor mijnheer Keulen is het blijkbaar een 'sign of the times' dat mensen hyperflexibel moeten gaan werken zonder sociale bescherming. Dat is misschien een 'sign of the times' van een liberaal, maar ik vind dat geen toekomstgericht beleid. Dat is een terugkeer naar het verleden waarin de mensen geen sociale zekerheid konden opbouwen.

Minister, u hebt gesproken over maximumtarieven. Dat is een belangrijk aspect om te vermijden dat er op piekmomenten woekerprijzen worden gevraagd. Maar de grote vraag is wat de minimumtarieven zijn. Dat is de vraag van de chauffeurs vandaag, net om dumping te voorkomen. Zal Uber, als het op de markt komt, geen dumping veroorzaken? U zegt dat het speelveld voor iedereen gelijk is. Maar dat is niet zo. Er is geen gelijkheid als bepaalde mensen sociale zekerheid opbouwen op hun werk en andere mensen werken voor een internetplatform op basis van schijnzelfstandigheid. Zij kunnen vandaag misschien wel wat geld verdienen, maar zullen binnenkort zonder werkloosheidsvergoeding of pensioen moeten zien te overleven. Dat is geen gelijk speelveld.

Ik herhaal mijn vraag, minister: wat gaat u doen voor de chauffeurs? In Gent bijvoorbeeld komen de chauffeurs zelf met voorstellen. Zij vragen aan de overheid om hen te helpen bij de digitalisering. Zij vragen ook, net zoals de mobiliteitsraden in de lokale besturen, om een minimumtarief vast te leggen voor hun werk. Ten slotte vragen zij ook ondersteuning voor de vergroening van hun wagens. Wilt u daar gehoor aan verlenen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega Keulen heeft hier heel goed het doel van het taxidecreet van maart 2019 geschetst. Het uitgangspunt daarvan was inderdaad de reiziger. Dat blijven wij doen, mijnheer D'Haese ondanks al datgene wat u maar altijd tracht aan te halen. Iedereen was zich ervan bewust dat een taxi duur was en niet werd gebruikt in de reguliere verplaatsingen. Naast de reiziger ligt de focus ook op de tariefpolitiek. Wil dat zeggen dat wij geen aandacht hebben voor de chauffeurs en dat wij die nu in de coronacrisis volledig in de kou laten staan? Helemaal niet. Ik verwijs naar alle mogelijke maatregelen die de Vlaamse overheid al heeft genomen voor alle economische sectoren en dus ook voor de taxisector.

Ik verwijs naar het hele Vlaamse beschermingsmechanisme bij de covidcrisis. Daar hebben de zelfstandige chauffeurs en de taxibedrijven ook recht op.

Wat betreft dat prijsobservatorium: iedereen die straks met een nieuwe vergunning rijdt, zal zich automatisch enten op de Chirondatabank. Die Chirondatabank zal sowieso heel wat data verzamelen. U weet dat er daarrond initieel nog het verhaal van de Privacycommissie is geweest, maar die Chirondatabank omvat heel veel informatie en zal straks ook aan de basis liggen van een prijsobservatorium, zal daar de spil in zijn.

Nu, iedereen heeft beaamd dat we in een zeer bijzondere periode zitten. De referteperiode is op dit ogenblik zeker geen referentie voor de normale werking. We zitten met het coronavirus, waardoor de taximarkt volledig verstoord is. Ik geef misschien wat cijfers. De voorbije maand werden met die databank al een 16.000-tal ritten geregistreerd. U weet dat die ritten uit de voorbije periode voornamelijk lopende contracten betreffen inzake ziekenvervoer of met bedrijven. Daarbij wordt gewerkt met zeer stabiele prijzen, prijzen die in contracten zijn afgesproken, al dan niet met korting.

De datamassa die we vandaag dankzij de Chirondatabase hebben, is nog veel te beperkt om daar nu al conclusies uit te trekken inzake minimum- of maximumprijzen. De vrees die er heerst dat er door Uber overal plots aan dumpingprijzen en in voor de chauffeurs erbarmelijke omstandigheden gereden zou worden, daar heb ik serieuze twijfels bij. We hebben hier nog altijd een zeer uitgebreid sociaal-rechtelijk systeem en het zal uiteraard aan de politie zijn om dat te controleren.

Maar opnieuw, door het gebruik van die Chirondatabank, waar iedereen zich op zal moeten enten – we zitten weliswaar in een overgangsfase, maar in de toekomst zal iedereen zich erop moeten enten –, is er toch wel een heel duidelijk zicht op wie waar wanneer en tegen welk tarief gereden heeft. Die info kan men straks allemaal uit die database halen en men kan daar dan een echte monitoring aan koppelen en op basis daarvan nagaan of er iets moet gebeuren, of er minimumprijzen, maximumprijzen of beide gehanteerd moeten worden. Dat zullen we straks allemaal grondiger kunnen evalueren, als we weer in een normale periode zitten.

Men vraagt om snel te handelen – ik denk dat het mevrouw Robeyns was –, maar ik denk dat we met die vijftienminutenregeling, waar ook collega Meremans al duidelijk naar verwees, al bewezen hebben dat we snel kunnen ageren als er zich fouten voordoen of als we wantoestanden detecteren. Vandaag hebben we geen signalen in die richting. In die zin denk ik dat we op dit ogenblik zeker nog niet moeten spreken van een ontwrichting van de markt, zoals mevrouw Robeyns dat noemt. Als zich wel zo'n situatie zou voordoen, als we signalen in die richting zouden krijgen of detecteren in de databank, dan zal uiteraard geageerd kunnen worden.

Wat tot slot het gelijk speelveld betreft, mijnheer D'Haese, weet ik dat u met een eerder negatieve blik naar de maatschappij kijkt, maar daarin verschillen we grondig van elkaar. Ik kijk optimistisch naar dit verhaal en wil dit alleszins alle kansen geven. Het belang van de reiziger staat hier centraal, alsook die modal shift, die we allemaal willen bewerkstelligen. Wel, ik denk dat we dankzij deze nieuwe regeling, ingevolge het decreet van 2019, alleen maar maatregelen hebben genomen die de reiziger aanbelangen en waar de reiziger wel bij vaart. Maar ook de chauffeurs varen er wel bij: een gelijk speelveld voor iedereen en duidelijke regels die voor iedereen gelden. Ik denk dat iedereen daar alle belang bij heeft.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Collega's, het decreet is voor alle duidelijkheid een goede zaak. Dat klopt. Maar na een decreet komt de uitvoering. En zoals een decreet goed in elkaar moet zitten, zo zijn ook de controle, de uitvoering en de

monitoring nadien van cruciaal belang. Dat vind ik hier ook belangrijk, zoals de minister ook net heeft gezegd.

Ik heb ook gezegd dat die tendensen er zijn, dat we niet blind mogen zijn en dat dat een gunstig effect kan hebben voor de reiziger. Maar in de loop van het jaar zal ik nog wel een aantal keer tussenkomen in verband met taxi's, omdat taxi-chauffeurs en -bedrijven ook ondernemers zijn, ook geïnvesteerd hebben, ook kosten maken.

Ik ben inderdaad voor een gelijk speelveld, maar het is belangrijk dat je dat ook voortdurend monitort. Ik kan begrijpen als u zegt dat we nog niet voldoende uit die database kunnen afleiden, maar ik zou willen vragen om, zodra we weer een boost zien na de coronacrisis – laat ons hopen dat we die zo rap mogelijk achter ons kunnen laten –, voortdurend te monitoren. Want ik heb geen zin in een taxi oorlog of wat dan ook.

U hebt gelijk: er moet een gelijk speelveld zijn voor iedereen. Maar dan moeten we toch wel voortdurend monitoren. En waarschijnlijk zullen daar in de loop van het jaar nog wel vragen over komen.

In elk geval bedankt voor uw toelichting.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Minister, ik denk dat we hier ... (*onverstaanbaar*) ... nog wel een aantal keer op zullen terugkomen de komende maanden. Ik denk dat iedereen begrip heeft voor de grote ongerustheid bij onze taxichauffeurs. In het decreet staat maar één instrument dat ons toelaat om in te grijpen: die minimum- en die maximumprijzen. Ik kan begrijpen dat u zegt dat de markt door corona vandaag volledig verstoord is en dat we nog geen echte ontwrtingen kunnen vastleggen.

Ik vind het jammer: uw voorganger was er voorstander van om ook een prijs-observatorium op te richten en zo de marktwerking te monitoren, maar u hebt dat niet in de uitvoeringsbesluiten opgenomen. Wij betreuren dat, want dat lijkt ons wel wenselijk.

U verwijst nu naar die Chirondatabank. Dat is ook een heel belangrijk instrument, maar dan is het natuurlijk ook heel belangrijk dat iedereen zich daarin registreert en dat chauffeurs de regels niet omzeilen, bijvoorbeeld met die VVB-vergunningen. Er is weliswaar een overgangperiode toegelaten, maar we moeten daar heel nauwgezet over waken. Zo niet, kan die databank niet werken als instrument.

Ik ben wel blij dat u zegt tijdig en snel te zullen ingrijpen als er serieuze marktverstoringen zijn. Wij rekenen daar desgevallend op en wij rekenen erop dat u die prijzen en die marktwerking monitort en ingrijpt voor het te laat is.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de extra bussen bij De Lijn – 635 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik heb mijn vraag al een week of vier geleden ingediend, dus ik denk dat er ondertussen al bepaalde stappen gezet zijn, maar ik ga mijn vraag hier toch nog stellen en toelichten.

Net voor de schoolvakantie voerde de gemeente Houthulst, in de Westhoek, een opmerkelijke actie. De gemeente ondersteunde de vele klachten van zijn burgers over het tekort aan extra lijnbussen voor de kinderen uit de Westhoek en zette dan maar zelf autocars in op de drukste lijnen. De kritiek is duidelijk: in deze coronatijden zitten de schoolbussen van De Lijn overvol.

De Lijn had in een eerder bericht aan de openbare besturen een lijst bezorgd met alle extra bussen op de overvolle trajecten, maar voor veel dunner bevolkte gebieden bood deze lijst helaas geen antwoord. Kortom, de opmerkingen vanuit de Westhoek zijn dus wel te begrijpen.

Ik lees dat er na de herfstvakantie een gedeeltelijke heropstart van de scholen is – wat ondertussen ook gebeurd is – dus is er misschien nog wat tijd. Maar er zal toch een meer structurele oplossing moeten komen voor onder andere de jongeren in de Westhoek. De Lijn had in een reactie op de persactie al laten weten dat ze extra aanbestedingen zou uitschrijven.

Minister, welke acties zult u nemen om voor meer bussen te zorgen in de Westhoek?

Hoe kunnen we een betere service leveren aan de jongeren die De Lijn gebruiken als schoolvervoer?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, ik dank u voor uw vraag. Ik had inderdaad opgemerkt dat ze dateert van begin november. Ondertussen is een en ander her en der gecommuniceerd, maar toch is het goed om het hier mee te delen.

In eerste instantie waren er inderdaad veel minder ritten. In de eerste aanbesteding hadden we 149 ritten in bestek geplaatst. Finaal werden er daarvan toen 120 toegewezen. U vraagt specifiek naar de Westhoek. Voor de Westhoek was er toen 1 extra bus toegewezen, wat inderdaad ondermaats is.

We hebben nadien heel wat overleg gehad met heel wat lokale besturen en regio's. We hebben ook bijgestuurd. Dat heeft finaal geresulteerd in een totaal aantal van 417 extra ritten. Er zijn daaromtrent heel wat aanbestedingen gebeurd, soms ook omdat er niet werd ingetekend op welbepaalde ritten en er daarom een nieuw bestek in de markt werd geplaatst. Alleszins zijn er finaal 7 aanbestedingsprocedures geweest en heeft dat nu geresulteerd in de toewijzing van 417 extra ritten, waarvan 66 in West-Vlaanderen – om dat, naar aanleiding van uw vraag, expliciet te duiden. En als ik heel specifiek naar de Westhoek kijk: daar zijn het er 10, waar het er in de eerste ronde maar 1 was.

We blijven bij De Lijn uiteraard alle voertuigen monitoren. Zowel de chauffeurs als de controleurs laten weten indien bepaalde ritten niet meer nodig blijken te zijn. En uiteraard kunnen ook alle klanten informatie doorgeven. We blijven dat monitoren, mochten bepaalde ritten niet meer nodig zijn. We proberen overbodigheid te detecteren. En anderzijds zal er her en der nog bijsturing nodig zijn. We weten dat ook het onderwijs nog niet in de klassieke regeling is, waarbij iedereen continu dagonderwijs volgt. Mocht er in de toekomst bijsturing nodig zijn, zullen we dat zeker opvolgen.

Ik heb daarnet al in het antwoord op een andere vraag meegegeven dat op financieel vlak alleszins werd voorzien dat die versterkte ritten blijven tot en met de paasvakantie van 2021.

Hoe kunnen we een betere service leveren aan de jongeren? Er wordt regelmatig overleg gepleegd met De Ambrassade – u wellicht welbekend –, het departement

Onderwijs, de scholen en de lokale besturen. Als we die overlegmomenten, met deze vier instanties samen nemen, komen we wellicht tot de meest optimale oplossingen. Maar nogmaals, er kan altijd verbetering zijn. Dus als er signalen zijn over waar er moet worden bijgestuurd, dan horen we dat graag.

Ik dank u.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad een groot verschil: 1 extra bus of 10 extra bussen, zoals momenteel het geval is.

Mijn punt is gewoon dat er blijvende aandacht zal moeten zijn om de landelijke gebieden te bedienen, in deze problematiek van schoolbussen, maar ook in de totaliteit. Het is een blijvend probleem, dat jullie ook in Limburg ondervinden, in sommige regio's.

Mocht het zijn dat ik nog over bijkomende problemen hoor, dan zal ik die zeker melden aan uw kabinet en dan kunnen ze op die manier misschien snel worden opgelost. Ik dank u alvast.

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): Minister, u hebt al verwezen naar de vele inspanningen die u, uw kabinet, maar ook De Lijn hebben gedaan, met versterkingsritten, private vervoerders en dergelijke meer. Dat waren heel goede ingrepen en ik heb u in het verleden ook al bedankt voor de extra inzet in het Waasland. Ik ben ook blij dat het wordt voortgezet na Nieuwjaar. Dat is ook niet onbelangrijk. Er werden recent inspanningen gedaan om de ritten aan te passen aan de examens die soms 's middags starten. Ik ervaar op dat vlak een goede samenwerking met u en uw kabinet. Er wordt heel snel op gereageerd en dat is een goede zaak.

Er is nog een element waarvoor ik wil pleiten, namelijk het sensibiliseren van de reizigers om gebruik te maken van die versterkingsritten en eventueel van die private vervoerders die misschien twee, drie, vier of vijf minuten later komen, zodat een groep mensen zich kan splitsen over de bussen. Want het is natuurlijk zeer verleidelijk om te proberen om allemaal op de eerste bus die aan de halte komt te raken, terwijl er nadien een bus komt die ook centen kost en waarvoor we allemaal inspanningen leveren en die dan half leeg rijdt, omdat iedereen liever op die eerste bus wil. Daarom wil ik vragen, ook aan de chauffeurs, dat, wanneer dat zich voordoet, de controleurs even aan die haltes blijven staan om leerlingen of reizigers te begeleiden, zodat die versterkte en uitgebreide ritten ook maximaal worden gebruikt.

Ik bezorg u nog wat informatie over lijn 81 in het Waasland, omdat er daar nog wat problemen zouden zijn. Ik dank u alvast, minister.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken van het Spartacusproject
– 694 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over Spartacuslijn 1 en de studie voor het nieuwe tracé in Hasselt
– 820 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik vraag graag een update over het Spartacusproject, dat zowat de ruggengraat van het vervoersnetwerk in Limburg moet worden, gelet op het ontbreken van nogal wat treinverbindingen in Limburg. Er zijn daarover al heel wat studies gebeurd. Het totale kostenplaatje bedraagt 11,25 miljoen euro.

Er wordt nu opnieuw geld uitgetrokken voor de studie naar Spartacuslijn 2 Hasselt-Maasmechelen. Het gaat om 5,32 miljoen euro, geld dat voortkomt uit de kilometerheffing voor vrachtwagens. In totaal gaat het dus over 16,57 miljoen euro voor de Spartacuslijn 2. Eerder kondigde u aan, minister, dat u op dat traject voorlopig trambussen wilt laten rijden om zo een doorstart in het dossier te bewerkstelligen. Ik zei daarover eerder al dat dat een goede zaak is, indien dat een opstap is naar een definitief performant systeem en dat er dan natuurlijk ook moet worden geïnvesteerd in voldoende doorstroming.

Eind augustus 2020 heeft De Werkvennootschap het studieteam Studio SPL2, dat bestaat uit Tractebel, Arcadis, Common Ground, MAAT-Ontwerpers, Ecorys en Granstudio, samengesteld. Dat team moet bekijken of er op korte termijn hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van een tram kan worden ingezet op het tracé voor Lijn 2 dat al in 2013 werd vastgelegd. Bovendien moet worden onderzocht of er nog bijkomende studies nodig zijn, omdat het bijvoorbeeld op dit moment nog niet duidelijk is of er een nieuw milieueffectrapport (MER) moet worden opgemaakt. Het concrete plan van aanpak zou begin volgend jaar klaar moeten zijn. De streefdatum voor de realisatie en operationalisering van Spartacuslijn 2 ligt op 2023.

Zoals gezegd, gaat het over meer dan Lijn 2, het gaat over de ruggengraat. Lijnen 1 en 3 zijn ook van essentieel belang. Spartacuslijn 3 Hasselt-Pelt wordt momenteel bekeken in harmonie met het complex project Noord-Zuidverbinding. Er ligt een tussennota op tafel die nog tot 8 december beschikbaar is voor publieke raadpleging. Als ik me niet vergis, kunnen openbare besturen tot 23 december advies geven. Er is in elk geval al een trechter gebeurd in dit complex project, waarbij treinvarianten zijn komen te vervallen en er nog een tram overblijft, die langs de grote baan naar Helchteren zal rijden, met haltes vlakbij de dorpskernen, en, eenmaal ten noorden van Helchteren, met een hogere snelheid via de N74 tot in Pelt zal rijden.

Voor Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht is het standpunt van stad Hasselt erg belangrijk. Men is op dit moment bezig. Op de vergadering van de raad van bestuur van vervoersmaatschappij De Lijn werden in maart drie consortia geselecteerd voor de aanbesteding van de infrastructuur. Aan die consortia is ook gevraagd om snel duidelijkheid te geven over het verhaal van Spartacuslijn 1 Dusartplein tot aan Maastricht.

Ook de Nederlanders willen doorgaan met dit project en kondigden in mei van dit jaar nog aan dat ze bijna konden beginnen met de gunningsfase.

Minister, kunt u een stand van zaken geven van Spartacuslimn 1 en 2? Wat zijn voor Spartacuslimn 1 en 2 de te ondernemen stappen op korte en op langere termijn? Graag een duidelijke timing.

Is er reeds zicht op het standpunt van de stad Hasselt in de realisatie van Spartacuslimn 1 Hasselt-Maastricht?

Wat zijn de bevindingen van het tracé van Spartacuslimn 1 Hasselt-Maastricht met als eindhalte Hasselt?

Hebt u nog overlegd met de Nederlanders over Spartacuslimn 1 Hasselt-Maastricht?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Voorzitter, minister, collega's, collega Ceyskens heeft al een goede inleiding gegeven, ook op mijn vraag. Ik ga dus niet alles herhalen. Het Spartacusproject is al vaker in deze commissie gepasseerd de laatste zeventien jaar.

Het dossier is begonnen als een superproject, maar intussen is het verworden tot een soap, met telkens nieuwe plotwendingen, die de uiteindelijke implementatie heel erg bemoeilijken.

Een van de opvallende wendingen is dat het definitieve traject van de tram Hasselt-Maastricht op dit moment, 17 jaar na de lancering van het project, nog altijd niet gekend is. Dat heeft vooral te maken met het feit dat er in Hasselt nog veel onduidelijkheid is over het tracé.

De planning die voorligt, stipuleert nochtans dat er tegen de zomer van 2021 – niet meer zo heel lang, en ik hoop dat het heel vlug zover is – één consortium gekozen wordt dat de traminfrastructuur gaat bouwen. Begin 2022 moet dan het definitieve contract worden gesloten en kunnen de werken op het terrein starten.

Minister, wat is de huidige stand van zaken?

Kan de vooropgestelde timing voor tram 1 gehandhaafd worden? Volgens de eerste timing zou die al in 2012 rijden. Het is nu 2020 ... (*onverstaanbaar*) ... Kan de timing worden gehaald? Wat zijn de belangrijkste bottlenecks?

U hebt op 30 oktober van de Vlaamse Regering 1,1 miljoen euro uit de provisie kilometerheffing gekregen voor een studie over de inplanting van de sneltram in Hasselt. Kunt u deze beslissing duiden?

U liet eerder weten dat de eventuele meerkost van het eventuele nieuwe tracé niet ten laste van De Lijn valt. Wie zal die factuur dan wel betalen, zowel van de investeringsmeerkost als van de meerkost in uitbating?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u om het dossier Spartacus onder de aandacht te brengen.

Ik wil eerst opmerken dat ik vorige week bij de begrotingsbespreking al een uitgebreide stand van zaken heb gegeven over de Spartacusprojecten in het algemeen en zeker ook over lijn 1. Ik ga er dus niet in detail op in. Mochten jullie het gemist hebben, is het altijd na te lezen in het verslag van de commissie van vorige week.

De heer Ceyskens vraagt welke stappen er nog moeten worden gezet voor Spartacuslijn 1 en 2 en vraagt naar de timing. De heer Danen vraagt ook naar de timing voor tram 1.

De biedingsleidraden werden op 22 juli uitgestuurd met het oog op het bekomen van een offerte voor de aanschaf van voertuigen, sneltrams, en voor de realisatie van infrastructuurwerken op het traject Hasselt-Maastricht. Daarbij is aan de consortia meegegeven dat er nog een studie lopende was voor het tracé op Hasselts grondgebied. De eerste offertes worden in het voorjaar van 2021 verwacht, waarna de onderhandelingen kunnen plaatsvinden en de consortia zullen worden gevraagd om een 'best and final offer' op te maken. Volgens de huidige planning zullen we circa najaar 2021 en begin 2022 definitief uitsluitel kunnen hebben over enerzijds de opdrachtnemers voor de aanleg van de infrastructuur en anderzijds de fabrikant van de voertuigen. Tegen eind 2022 kan men finaal afkloppen en gunnen.

Het haalbaarheidsonderzoek of de startnota met betrekking tot het tracé in Hasselt tussen het Dusartplein en het station wordt momenteel opgemaakt door het studiebureau, uiteraard in nauw overleg met de verschillende stakeholders. Er werd mij meegegeven dat dat in de eerste helft van 2021 zal worden opgeleverd. Nadien zullen de resultaten uiteraard ook meegedeeld worden aan de Vlaamse Regering, waarna het tracé dan ook formeel kan worden vastgelegd. De bedoeling is dat we vervolgens ook een technisch ontwerp voor het definitieve tracé verder kunnen uitwerken. En dan zal er ook een terechtwijzend bericht gestuurd worden naar de consortia.

Het tracé is al heel duidelijk. Voor iedereen die de plaatselijke situatie kent, is dat ook visueel voor te stellen. Het tracé loopt vanaf het Dusartplein tot aan het station van Maastricht. Omtrent het verhaal op grondgebied Hasselt zal dan desgevallend een terechtwijzend bericht uitgestuurd moeten worden. Op basis van het technische ontwerp, dat we dan ergens medio 2021 zullen hebben, zal vervolgens gekeken moeten worden hoe het zit met het MER, het grondinnamedossier en de omgevingsvergunning. Dat is zowat voorzien voor de periode najaar 2021 tot 2022.

Het MER dateerde van 2007 en diende sowieso geactualiseerd te worden. Bijkomend is uiteraard ook bij de dienst MER nu al aangemeld dat het scopingadvies voor het tracé in Hasselt mee moet worden opgenomen.

Op grondgebied Diepenbeek, Bilzen en Lanaken wordt momenteel maximaal ingezet op minnelijke aankopen. Naar alle verwachting zullen hier ook de effectieve onteigeningsprocedures doorlopen worden, bestaande uit een bestuurlijke fase en een gerechtelijke fase. De bestuurlijke fase van de onteigeningen vangt aan bij de ondertekening van het voorlopige onteigeningsbesluit, hetgeen opgesteld kan worden zodra de contouren helemaal definitief vastgesteld zijn.

De werken aan de overwegen in Diepenbeek zijn gestart begin 2020 en verlopen heel vlot. Het dossier voor de aanpassing van de overwegen in Bilzen gaat op korte termijn in vergunningsaanvraag en aanbesteding. De start van de werken is voorzien zodra al die processen afgerond zijn. Er wordt uitgegaan van een uitvoeringstijd van drie jaar. Dat betekent dat je finaal met een planning zit tegen 2025.

Collega Danen, u vraagt naar mogelijke bottlenecks, en of we die nu al kunnen detecteren. De doorlooptijd van al dan niet gerechtelijke procedures inzake onteigeningen, de timing en de doorlooptijd van de MER en de omgevingsvergunningen, daar kan overal wel een kink in de kabel komen, vandaar dat we die doorlooptijd ruim nemen.

Recent kregen we van een aantal geselecteerde indieners de vraag of er in het kader van de aanbestedingsprocedure geen gebruik kon worden gemaakt van een stopzettingsvergoeding of van een biedingsvergoeding. Dat is iets wat wij niet gebruikelijk doen bij aanbestedingen van de Vlaamse overheid. Dat heeft ook weer gezorgd voor een vertraging. Daar is negatief op geantwoord.

Er is ook de eis tot vrijwaring die werd gesteld door De Lijn. U weet dat niet iedereen altijd even gelukkig is met een aantal beslissingen die wij nemen. Daarom kwam vanuit De Lijn een formele eis tot vrijwaring voor eventuele meerkosten als men zou kiezen voor het Boulevardtracé in plaats van voor het initiële of basistracé, zoals zij het graag noemen. Die eis tot vrijwaring is inmiddels ingewilligd. Dat is ook door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Wat dat betreft blijf ik erbij dat de realistische einddatum wordt ingeschat op eind 2025.

Collega Ceyskens, u had een aantal vragen over lijn 2. U weet dat dit dossier pas in mei 2020 werd heropgestart, nadat het enkele jaren had vastgezeten. In augustus werd het studiebureau SPL2 aangeduid door De Werkvennootschap. Momenteel is men daar bezig met de opmaak van een oriëntatiefase waarbij enerzijds de reeds uitgevoerde studies uit het verleden grondig doorgenomen worden, en anderzijds een aantal nieuwe studies opgestart worden op het vlak van mobiliteit en ruimtelijke omgeving tout court. Ook werden reeds enkele belangrijke stakeholders betrokken om over te gaan tot een aantal overlegmomenten. De belangrijke stakeholders in dit verhaal zijn lokale besturen als Hasselt, Diepenbeek, Genk en Maasmechelen. Het doel van dit alles is om via deze oriëntatiefase een zo vlot mogelijke doorstart te krijgen van de studie naar lijn 2. Ik weet dat ik altijd voorzichtig moet zijn met data, maar het voorstel is hier om in het voorjaar van 2021 een duidelijke projectdefinitie uitgewerkt te hebben, met een beslissing omtrent het te volgen planningsproces en de bijhorende verdere timing en planning van het project lijn 2, waarbij vooral het noodzakelijk planningsproces een belangrijke rol zal spelen.

Ook hier zal De Werkvennootschap een aantal mogelijke 'quick wins' op het tracé in kaart brengen, die we dan al kunnen gebruiken voor een betere doorstroming door maximaal in te zetten op eigen beddingen voor het hoogwaardig openbaarvervoersysteem, en door te zien waar dat al vlot kan worden uitgevoerd, om daar dan ook sneller op in te zetten.

Het uitgangspunt is om verder te werken op het in 2014 gekozen tracé, het tracé dat toen al werd uitgestippeld. Maar er wordt natuurlijk continu gekeken of er heren der optimalisaties mogelijk zijn, telkens in overleg met de betrokken stakeholders, dus zeker de lokale besturen die betrokken zijn of waarvan lijn 2 zich op hun grondgebied bevindt.

Mijnheer Ceyskens, u vraagt naar het standpunt van de stad Hasselt en de bevindingen rond de realisatie van Spartacuslijn 1. Er zijn verschillende platforms waarin de stad Hasselt actief mee betrokken is in het studieproces. Zo zijn er een aantal werkgroepen, is er een stuurgroep in Hasselt en een coördinatieoverleg, en er wordt uitgegaan van een scope-afbakening die onderschreven werd door de stad Hasselt. Ik ga u alle details van die scopeafbakeningen besparen. Er is in elk geval zeer intens overleg met de stad Hasselt. Binnenkort is er nog een nieuwe afspraak op het kabinet waarbij de stad ook zijn verzuchtingen of bekommernissen kan meegeven. Rond bevindingen heb ik dus nu nog geen antwoord, maar ze zijn alleszins heel nauw betrokken.

Hebben wij nog overleg gehad met de Nederlandse politici van Maastricht? We hebben zeer regelmatig overleg en zij volgen alles met een vergrootglas op inzake timing en financiering. Ik heb het daarstraks al even gehad over de Vlaams-Nederlandse overlegstructuur, waarover ik eergisteren samenzat met Cora van

Nieuwenhuizen. We hebben haar erop geattendeerd – want dat was de bekommernis van de collega's in Maastricht – dat de uitvoering van Spartacus 1, 2 en 3 verankerd is in het regeerakkoord en dat er uiteraard ook de financiële middelen voor zullen worden uitgetrokken. Dat engagement is er alleszins. We zullen al het mogelijke doen om de planning aan te houden.

U zult begrijpen dat er nog heel wat studiewerk nodig is, al is er al de actualisatie van de plan-MER en zijn er studies over het Boulevardtracé. Sommigen noemen dat nog graag het alternatief tracé maar ik denk dat het heel duidelijk is dat dit het Boulevardtracé is. Er is in deze legislatuur formeel voor gekozen. Er moeten nog studies en actualisaties van oudere studies gebeuren en daarvoor moet uiteraard in middelen worden voorzien. Daarom is de 1,1 miljoen euro overgeheveld van de kilometerheffingprovisie voor vrachtwagens.

Een eventuele meerkost van het nieuwe tracé zou niet ten laste mogen vallen van De Lijn, zegt de heer Danen. Wie betaalt de meerkost dan wel? Ik wil niet vooruitlopen op de feiten en ik wil nu niet al concluderen dat er eer meerkost zal zijn. Als u het Boulevardtracé en het initiële tracé – het basistracé zoals men het bij De Lijn noemt – naast elkaar legt, maakt het in afstand nauwelijks verschil. Om nu al te spreken over meerkosten, is ietwat voorbarig. Meer zelfs, ik denk dat het Boulevardtracé zelfs iets korter is dan het tracé vanaf het Dusartplein naar de stelplaats. Ik wil dus niet op de eventuele meerkost vooruitlopen; ik denk dat we eerst alles op zijn beloop moeten laten en de studies afwachten. Dan kunnen we verder zien hoe het loopt.

Kortom, we boeken goede vooruitgang in dit dossier. Iedereen zal alvast de data van begin 2021 voor ogen houden om na te gaan hoe het dan zit, met Spartacus 2 en met de gunningsprocedures in Spartacus 1.

Spartacus 3 – ook dat heb ik vorige week in de commissie al gezegd – past in het complex project van de Noord-Zuidverbinding. Daarover loopt ook een studie in samenwerking met TUC RAIL, een studie bij Infrabel rond spoorlijn 18. Dat kent daar dus zijn verloop.

De drie Spartacuslijnen zijn alleszins 'on rails'. We hopen u te gepasten tijde bijkomende informatie te kunnen geven. Als er bijkomende vragen zijn, hoor ik ze uiteraard graag.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord.

Ik heb getwijfeld om mijn vraag uit te stellen tot 2021, omdat ik wist dat u dan meer informatie zou kunnen geven, maar mijn vraag is er een vanuit de bekommernis over de timing die we moeten vasthouden. In dat opzicht, mijnheer Danen, vind ik uw opmerking niet terecht.

In 2004 heeft toenmalig minister Van Brempt in de provincieraad van Limburg het Spartacusplan toegelicht. Ze zei dat als we iets willen bereiken, we moeten durven te dromen. Daar had ze gelijk in. Maar het is niet omdat men een droom voorstelt, dat men die onmiddellijk kan realiseren. Ik wil geen afbreuk doen aan de uitspraken van toenmalig minister Van Brempt. De daaropvolgende ministers van Mobiliteit, minister Crevits, minister Weyts en nu minister Peeters, moesten en moeten daar verder mee aan de slag. Ze moeten de hindernissen overwinnen die minister Van Brempt op dat moment niet zag en ook niet kon zien. Ik vind niet dat u nu kunt zeggen dat het voor haar toen een heel dynamisch plan was en dat het de schuld van haar opvolgers is dat het met horten en stoten gaat. Dat zijn nu eenmaal zaken die dan opduiken en die niemand in de hele raadszaal toen kon

zien. Dat mag ons er niet van weerhouden om op het juiste spoor te blijven en verder te doen.

Ik ben alleszins tevreden, minister, dat u heel vastberaden zegt dat we in 2021 duidelijkheid zullen krijgen over het tracé in Hasselt. Dat is natuurlijk heel belangrijk, dat de aanbestedingsprocedure verder loopt. Dat is ook het uitgangspunt in het regeerakkoord, dat er geen tijd meer verloren gaat en de aanbestedingsprocedure verder loopt.

U hebt gelijk: het dossier van lijn 2 heeft inderdaad wat stilgelegen. Ik ben razend benieuwd naar de quick wins op het bestaande tracé. Ik zou toch nog eens durven te polsen of er al zicht is op eventuele grotere quick wins. Zo ja, 'quick win' betekent letterlijk snelle winst, u hebt snel budget nodig; in hoeveel budget is er voorzien om de quick wins te realiseren?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Hoe kan men een robuust pps-bod (publiek-private samenwerking) doen als consortium als men mogelijk een heel ander tracé gaat volgen? Kunt u dat nog even verduidelijken? Een groot stuk van het tracé, namelijk de binnenstad van Hasselt, is nog niet duidelijk.

Ik heb gehoord wat u gezegd hebt, maar kunt u dat nog eens verduidelijken? Dat vond ik echt een breekpunt in uw antwoord.

U zegt dat dat allicht niet veel meer zal kosten, als het al meer zou kosten. Daar stel ik me heel grote vragen bij. U wilt het probleem oplossen als het zich stelt. Die houding heeft sommige mensen heel ver gebracht, ik neem daar akte van.

Mijn contact bij de stad Hasselt laat me weten dat de stad nooit de formele vraag gesteld heeft rond die tracéwijziging. Ik heb het dan in de krant gelezen, ik heb van een aantal mensen hier aanwezig gehoord dat ze hebben meegewerkt aan de ideeën daarrond. Bestaat er een formeel stuk dat aantoonde dat de stad Hasselt die vraag voor een tracéwijziging daadwerkelijk gesteld heeft? Ik heb ook begrepen dat De Lijn daar niet echt gelukkig mee is, maar goed, jullie beslissen wat jullie beslissen. Is die formele vraag van de stad Hasselt er of is ze er niet?

U hebt de tweede lijn naar Maasmechelen laten onderzoeken door Tractebel/Engie of er geen andere hoogwaardige openbaarvervoeroplossing zou kunnen, namelijk een trambus. Ook lijn 1 is daar blijkbaar mee in opgenomen. Men heeft laten weten dat een trambus ook op het lijn 1-tracé een oplossing zou kunnen zijn. Is dat een overweging die u echt meeneemt? Of is dat iets wat in het B-scenario van toepassing zal zijn?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Ik moet u namens de stad Hasselt toch wel meedelen dat er zeker wordt voortgewerkt. Zij heeft haar visie al meermaals toegelicht, en ondanks hetgeen sommige collega's hier vandaag willen laten uitschijnen, is er wel degelijk vooruitgang geboekt in het dossier.

Voor lijn 2, dat is de lijn Hasselt-Maasmechelen, wordt er volop ingezet op trambussen. Daarvoor gaat de stad Hasselt mee met de nieuwste ontwikkelingen op dat gebied, ook met het oog op de toekomst. Voor lijn 1, Hasselt-Maastricht, is het standpunt van de stad Hasselt in verband met dat traject al een tijdje duidelijk en ook al meermaals toegelicht aan De Lijn.

Het zou voor collega Ceyskens duidelijk moeten zijn, want hij zat blijkbaar mee aan tafel toen het nieuwe tracé tussen de regeringspartijen werd afgeklopt. Dit tracé is ondertussen niet veranderd, en bovendien zit de stad Hasselt ook geregeld – maandelijks – samen met De Lijn om het dossier op te volgen. Meer nog: ik moet collega Vandepuut excuseren, omdat hij op dit moment aan tafel zit met De Lijn om overleg te hebben over het traject. Hij hoopt alvast om daar duidelijke stappen voorwaarts te kunnen zetten.

Jammer genoeg heeft de stad Hasselt in het verleden telkens weer moeten vaststellen dat De Lijn op het oude spoor blijft doorgaan. De gevraagde nieuwe plannen zijn vooralsnog niet in opmaak. Hasselt wacht dus nog steeds op de plannen van De Lijn om het nieuwe traject in kaart te brengen. Het lijkt de stad dan ook noodzakelijk dat er afgestapt wordt van enkele idee-fixen uit het verleden die De Lijn nog steeds meedraagt en waar blijkbaar zeer moeilijk afstand van kan worden genomen. Die boodschap is hopelijk overgekomen bij De Lijn. Daar wordt op dit moment misschien zelfs, hopelijk, al een gevolg aan gegeven.

Ondertussen wordt er op andere fronten wel gewoon doorgewerkt waar dat kan. De ondertunneling van het kruispunt met de grote ring in Hasselt is grotendeels afgewerkt. De enorme werken aan de drie overwegen in Diepenbeek zijn gestart. De spades zitten effectief in de grond. Deze en de vorige Vlaamse Regering hebben in dit dossier eindelijk gekozen en gezorgd voor beweging, wat anderen ook mogen beweren.

Daarnaast is Hasselt volop aan het werken aan een plan voor een autoloze binnenstad, waar het nieuwe Boulevardtracé naadloos in zal passen. Er zal een autorijstrook op de Groene Boulevard verdwijnen ten voordele van het openbaar vervoer. Tegelijkertijd is het plan voor de herinrichting van de Bampsiaan, waar de eindhalte zal komen, in opmaak. Dat zal binnen enkele weken ook worden overgemaakt aan De Lijn. Daaruit zal blijken dat de nieuwe eindhalte perfect zal aansluiten op het station, en dus zowel psychologisch – het station ligt dan letterlijk in het zicht – als in effectieve afstand – ongeveer 400 meter – gemakkelijk in elkaar zal vloeien. De vergelijking met Nederland, waar het station op anderhalve kilometer van de nieuwe eindhalte ligt, met de Maas als barrière, gaat totaal niet op. Hasselt behoudt immers de scope waarbij het station van Hasselt bediend wordt.

Hasselt blijft dus volop doorwerken aan de uitwerking van het plan, en de stad hoopt dat alle betrokken partners hetzelfde doen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw duidelijke antwoord. Ik denk ook dat de twee collega's Ceyskens en Danen pertinente vragen hebben gesteld, wat heel belangrijk is. En ook met de laatste tussenkomst van onze nieuwe collega is het duidelijk dat in de politiek ook de neuzen in dezelfde richting staan. Het is ooit anders geweest. Minister, wat dat betreft zie ik ook in het klein en in het groot hoe men stappen voorwaarts zet in de richting van de realisatie.

Wij hadden nu op de gemeenteraad de afschaffing van een aantal buurtwegen in Lanaken. Dat is hier ook nooit een probleem geweest. En in Bilzen heb je de spoorovergangen. Dat heb je eigenlijk op alle mogelijke vlakken. Hasselt is nu in druk overleg met De Lijn. Laten we daar ook maar een kat een kat noemen. Er was dat befaamde politieke akkoord dat volgens mij werd gesloten in september met Steven Vandepuut, Lode Ceyskens en mijzelf in het bureau van Steven Vandepuut. Van de toenmalige formateurs hadden we alle drie één opdracht: 'Los het op, we willen dat dit gerealiseerd wordt. En als je daar in Limburg een akkoord over hebt is dat voor ons goed. Maar zorg dat dit nu ook dagelijkse praktijk kan worden, en dat die investering met andere woorden kan worden gerealiseerd. Want dat staat

nu al sedert 2004 in het Vlaams regeerakkoord.’ Wel, daar zijn we nu dus mee bezig.

De Lijn is ondertussen ook tot inkeer gekomen dat vasthouden aan het bestaande, aan het oorspronkelijke tracé, achterhoedegevechten zijn. Maar zo verlies je wel tijd. Ik denk dat wat dat betreft de steven nu wordt gewend, en dat men rekening houdt met politieke afspraken met betrekking tot de draagkracht en de steun van de stad Hasselt.

We mogen hier ook het internationale aspect niet vergeten, minister. Te pas en te onpas wordt u door de Nederlandse beleidsverantwoordelijken, de wethouders van Maastricht en de gedeputeerden van Nederlands Limburg, gecontacteerd. Ze doen dat bij u, ze doen dat bij mij, maar op zich is dat natuurlijk ook wel een punt van geloofwaardigheid. Ze hebben uiteindelijk 6 miljoen euro opgehoest voor het feit dat zij niet het treinstation als eindpunt hebben, maar wel Mosae Forum, zeg maar het administratief kwartier van de gemeente Maastricht. Ook ten aanzien van de regering: zij moeten ook in het kader van covid kredieten zoeken. Tot nu toe staat dat Nederlandse aandeel daar nog altijd in. We mogen dat zeker niet verliezen. Uiteraard zullen mensen maar overtuigd worden op het ogenblik dat die sneltram op lijn 1 daadwerkelijk zal rijden, want daarvoor heeft het proces te lang geduurd. Maar we gaan daar inderdaad mee vooruit. Het staat niet meer stil. Dat is belangrijk.

Zoals collega Ceyskens zegt, is Spartacus een geheel van openbaar vervoer en van het ontsluiten van de provincie Limburg. Dus ook lijnen 2 en 3 blijven belangrijk. Lijn 3 is nu gekoppeld aan de Noord-Zuid. Wat lijn 2 betreft, is het ook belangrijk dat u daar perspectieven hebt gegeven met betrekking tot de projectenafbakening. Minister, u bent iemand die daar niet altijd heel veel over zegt, maar dat vind ik altijd een goed teken, want dan kan op het terrein ook voortgang worden geboekt. Het is heel gemakkelijk om een tegenstander te vinden van dit soort grote projecten, of iemand de spreekwoordelijke stok te laten hanteren om mee te slaan. We moeten hier doorzetten in het belang van het openbaar vervoer en de modal shift in Limburg, en ook van de geloofwaardigheid van de politiek, dat we nog in staat zijn om grote infrastructuurprojecten te realiseren.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): De realisatie van het volledige Spartacusproject, lijn 1, 2 en 3, is inderdaad ontzettend belangrijk voor de mobiliteit in Limburg. Minister, ik heb twee vragen. De eerste sluit aan bij wat collega Danen al gezegd heeft. Op lijn 2 en 3 spreekt u intussen over een trambus. Op lijn 1 gaat het, voor zover ik weet, nog steeds over een sneltram. Maar bij lijn 1 en lijn 2 is er natuurlijk een stuk dat overlapt, het stukje van Hasselt tot Diepenbeek. Ik heb intussen signalen opgevangen dat er voor lijn 1 misschien ook sprake zou zijn van een trambus, omdat een trambus gemakkelijker in het stedelijke weefsel zou kunnen worden geïntegreerd. Ik weet niet of dat klopt. Kunt u dat bevestigen? Spreekt u voor lijn 1 nog altijd over een sneltram? Of is er ondertussen ook een piste van een trambus in het onderzoek?

Mijn tweede vraag is een vraag ter verduidelijking, want ik weet niet of ik het helemaal goed begrepen heb. Het gaat over de eventuele meerkosten die het aangepaste tracé met zich zou kunnen meebrengen. U zegt, begrijpelijkerwijs, dat we niet op de feiten vooruit moeten lopen, maar ik dacht dat ik u ook had horen zeggen dat de eis van De Lijn voor een vrijwaring van die eventuele meerkosten door de Vlaamse Regering bevestigd is. Dus als ik het goed begrijp, zal De Lijn, als er meerkosten zouden zijn, die alleszins al niet betalen. Heb ik het zo goed begrepen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen, collega's. Collega Ceyskens, de quick wins zullen in kaart worden gebracht. Dat heeft dan specifiek betrekking op de vraag hoe we kunnen inzetten op een betere doorstroming en waar men maximaal een eigen bedding voor het openbaar vervoer kan voorzien. Collega Moors verwees naar de werken aan de ondertunneling in Hasselt. Daar kan, zodra het allemaal is opengesteld, al een reguliere lijnbus in een volledig vrije bedding rijden. Dus waar we dat op het tracé van Spartacuslijn 2 nu al kunnen realiseren, wordt dat onderzocht en meegenomen, vandaar dat dat misschien een klein beetje nieuw lijkt. Maar voor alle duidelijkheid, ik wil zeker – en hoe rapper hoe liever, wat mij betreft – zodra de Werkvennootschap het signaal geeft dat zij inzake Spartacus 2 al duidelijkheid hebben over datgene wat ze onderzocht hebben, dat dan ook delen met de commissie, zodat we daar allemaal gezamenlijk van op de hoogte zijn en weten hoe we verder kunnen.

Mijnheer Danen, u vraagt hoe de diverse consortia tegenover de discussie staan waar die tram zal rijden in Hasselt. Spartacuslijn 1 is een tracé van bij benadering 33 kilometer, waarvan 3 kilometer aan Nederlandse zijde en 30 kilometer aan Vlaamse zijde. Over het tracé tussen het Dusartplein in Hasselt tot aan het centrum van Maastricht is nagenoeg geen enkele discussie. De discussie gaat nog over waar die tram exact in Hasselt zal rijden: rond de kleine ring met een station aan die kleine ring of aan de huidige stelplaats. Het zal alleszins een verbinding zijn van station tot station. Bij een rechtzetting inzake het Boulevardtracé in het bestek kunnen de diverse consortia alsnog intekenen. Dat is zo'n klein aandeel in de totaliteit dat het via een terechtwijzend bericht opgenomen kan worden.

Dan kom ik tot de meerkost. Is er nog sprake van een tracéwijziging? Iedereen is het erover eens dat het Boulevardtracé voor Spartacuslijn 1 hét tracé is. Ik heb daarnet al gezegd dat we hier niet meer moeten spreken van een alternatief tracé versus een basistracé. Het is het Boulevardtracé dat is verankerd door iedereen die aan tafel zat bij de onderhandelingen. Ook in navolging daarvan is heel duidelijk gesteld dat het het Boulevardtracé zal zijn.

Mijnheer Danen, u vraagt of die vraag heel formeel door de stad is gesteld. Het zit mee verankerd in alle mogelijke stukken die tot nu toe voorlagen. Wat dat betreft, is er geen discussie. Iedereen is het erover eens. Het blijft een verbinding van station tot station en het Boulevardtracé wordt als het meest optimale gezien. Daarover lopen nu bijkomende studies. Het is momenteel niet aan de orde of er een meerkost zal zijn. Als die er is, dan zullen we dat in alle transparantie naar buiten brengen.

Dan waren er vragen over de onduidelijkheid inzake de trambus en de tram die gezamenlijk zullen sporen voor de lijnen 1, 2 en 3 voor het traject van Hasselt tot minstens in Diepenbeek voor lijn 1 en 2. Momenteel lopen er twee studies naast elkaar. Men geeft aan dat het perfect mogelijk kan zijn dat de trambus rijdt op het tracé waar ook de tram komt. Dat wordt allemaal in kaart gebracht, maar men ziet daar niet echt een probleem.

Mevrouw Robeyns, u zei dat er geruchten zijn dat de sneltram van lijn 1 ook een trambus zou worden. Die geruchten hebben mij alleszins niet bereikt. De drie consortia zijn momenteel bezig met de infrastructuur en de tramtoestellen. Momenteel loopt het tracé verder zoals het was uitgestippeld. Ik weet niet waar die geruchten vandaan komen. Ik heb wel zo'n klein vermoeden, omdat we voorafgaandelijk aan de beslissing van mei om Spartacuslijn 2 aan De Werkvennootschap te geven, een 'quickscan' hebben laten maken voor zowel Spartacuslijn 1 als Spartacuslijn 2 om na te gaan wat het inhoudt als men kiest voor een trambus versus een tram. Daar is toen geconcludeerd door die snelle quickscan om voor Spartacus 2 de optie van die trambus te nemen, maar er is helemaal niet geconcludeerd om die ook voor

Spartacus 1 te kiezen. Ik vermoed dat het bij geruchten is gebleven, mij hebben ze alleszins nog niet bereikt.

Die eis tot vrijwaring is inderdaad goedgekeurd binnen de Vlaamse Regering, dus wanneer er extra kosten zijn voor De Lijn, dan zullen die door de reguliere middelen moeten worden gedragen.

Mevrouw Moors, ik wil u vooral danken voor de bijkomende informatie, want u hebt klaarblijkelijk meer informatie dan ik. Ik wist zelfs niet dat ze op dit moment de facto samenzaten. Dat stemt me blij. Ik ben het volledig met u eens wanneer u zegt dat we af moeten van het idee-fixe over basislijn en alternatieve lijn. Er zijn knopen doorgehakt en daar moeten we mee verder.

Zoals de heer Keulen zegt, is het zeer goed – en ik denk dat andere niet-Limburgse collega's in deze commissie ons dat benijden – dat alle Limburgse neuzen in dezelfde richting staan, dat iedereen zijn schouders wil zetten onder dit Spartacus-verhaal. In 2004 was het inderdaad misschien een droom, maar dromen zijn mooier wanneer ze ook werkelijkheid worden. Ik ben alleszins heel blij dat iedereen hier eensgezind achter staat en dat daarmee wordt aangetoond dat de politiek ook problemen kan oplossen en kan overgaan tot actie. Dat betekent natuurlijk niet dat alles er al ligt, maar we werken verder. Ik hoop dat we het in deze commissie op korte termijn opnieuw over Spartacus 2 kunnen hebben.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, u hebt alleszins alweer een gerucht uit de wereld geholpen. Het was dan ook goed dat hier nog eens een vraag over is gesteld. Ik ben alleszins tevreden vast te stellen dat de afspraken zoals ze zijn gemaakt, worden uitgevoerd. Ik heb ook niet van u gehoord dat er inzake timing tijd zou worden verloren. Dat is de tweede goede boodschap die ik heb genoteerd vandaag. Ik ga er wel van uit dat wanneer we het hebben over quick wins voor Spartacus 2, die iets ambitieuzer zijn dan de quick wins die die op het gemeenschappelijke gedeelte liggen. Dat zijn natuurlijk geen bijkomende quick wins die we realiseren, die zijn gerealiseerd en die moeten we gebruiken. Dat is een goede zaak, maar ik vind dat we daar ambitieuzer moeten zijn en ook op de rest van die lijn moeten zoeken naar bijkomende quick wins. Zo niet, is op dat tracé de trambus niet meer dan een bus die ook weer in de file staat. Ik zie u al knikken. Ik kijk alleszins hoopvol uit naar het voorjaar 2021, wanneer we hier meer over horen.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, van hieruit klinkt misschien een iets kritischer geluid. Ik voel me alsof ik in een droom zit. U zegt dat u de problemen in Hasselt zult oplossen, maar volgens mij zijn die gigantisch. Geen meerkost, zegt u, maar we zullen elkaar over een aantal jaar nog eens spreken. U hebt het ook over quick wins, maar wat zal het effectieve resultaat daarvan zijn? Ik hoop dat dromen geen bedrog zullen worden, maar we spreken elkaar heel snel opnieuw over dit dossier.

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 zware ongevallen tijdens de werkzaamheden op de E17 in Gentbrugge – 721 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, collega's, begin juli interpelleerden collega Schauvliege en ikzelf u over de onrustwekkende ongevallencijfers op de E17. We hadden het toen over 48 ongevallen sinds de start van de werken aan het viaduct van Gentbrugge. Uit cijfers van de federale politie blijkt dat de teller van het aantal ongevallen aan die werfzone eind oktober al op 180 staat. Op 26 november was er al sprake van meer dan 200 ongevallen. 3 van de ongevallen liepen fataal af en 10-tallen inzittenden raakten licht- tot zwaargewond. Deze hoge cijfers zijn bijzonder alarmerend en het zal hier helaas niet bij blijven. Bijna dagelijks gebeuren er aan die werken verkeersongevallen. Begin november kwam nog een vrachtwagenchauffeur om het leven bij een ongeval in de staart van een file in Destelbergen.

Onze gemeenschappelijke vraag was eenvoudig: "Welke extra maatregelen zou u nemen om dit hallucinant ongevallencijfer te stoppen?" U sprak toen enerzijds over tal van maatregelen die in het verleden werden ingevoerd om de veiligheid te verhogen en anderzijds over recente bijkomende maatregelen, zoals extra signalisatie voor de start van de werken met vaste en digitale borden, extra testkarren met filewaarschuwingen, een filedetectiesysteem, dwarse ribbelmarkeringen, de verplaatsbare flitspaal en tal van andere, niet-infrastructurele maatregelen, bijvoorbeeld campagnes over roodkruisnegatie en fluoacties. U concludeerde toen reeds zelf dat er ondanks alle extra genomen maatregelen, ondanks het feit dat er sterk ingezet werd op een ruime aankondiging, toch ongevallen bleven gebeuren, meestal in de staart van de file en te wijten aan onoplettendheid van de chauffeurs. Volgens u kwamen zowel het Verkeerscentrum, de federale wegpolytie als het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) tot de conclusie dat de totaliteit aan signalisatie op de werf volstond.

Maar alle moeite ten spijt hebben de genomen maatregelen en controles duidelijk weinig effect gehad. De politie organiseerde meerdere controleacties en stipte aan dat een gebrek aan aandacht op de weg inderdaad aan de oorzaak lag bij het gros van de ongevallen. In één week tijd werden in de aanloopstrook naar de wegenwerken maar liefst vijftig bestuurders betrapt op gsm-gebruik. Uit de vaststellingen bleek ook dat vrachtwagens die te dicht op elkaar rijden en vervolgens niet kunnen anticiperen, een grote veroorzaker van de ongevallen zijn.

Eind november zat de eerste fase van de werken erop en zouden de definitieve ongevallencijfers bekend zijn en geëvalueerd worden om te zien welke extra maatregelen er nog kunnen worden genomen en welke lessen eruit kunnen worden getrokken om beter voorbereid aan de tweede fase te beginnen in april 2021. Maar er wordt nu al geconcludeerd dat de mogelijkheden niet eindeloos zijn. Er zou optimaal ingezet geweest zijn op signalisatie en handhaving. De federale politie bevestigt dat er ook een grote verantwoordelijkheid bij de chauffeurs ligt.

In mijn vorige repliek verwees ik naar het vrachtverkeer als grootste veroorzaker van vele ongevallen op de snelwegen en schoof ik twee aandachtspunten naar voren, twee mogelijke oplossingen om het aantal ongelukken met vrachtwagens te doen dalen: komaf maken met het ongecontroleerde harmonica-effect dat heel vaak de oorzaak is van kop-staartaanrijdingen via inhaalverboden en de manier van aankondigen verbeteren door simpele symbolen die voor iedereen duidelijk en verstaanbaar zijn, dus ook voor de vele internationale chauffeurs op onze snelwegen.

Ik pleitte voor een totaalaanpak die uw Vlaamse bevoegdheid overstijgt en u beloofde in juli dat u contact zou opnemen met de federale en Europese overheidsdiensten om te bekijken wat er verder kan gebeuren rond het eenvormiger maken van de signalisatie. Minister, had u ondertussen overleg? Indien ja, wat is het resultaat? Indien neen, wanneer wordt dergelijk overleg gepland?

De eerste fase van de werken is ondertussen afgerond. Zijn de ongevallencijfers al geanalyseerd en geëvalueerd? Hebt u ondertussen hierover overleg gehad? Zo ja, welke bijkomende maatregelen zullen worden genomen bij de start van de werken in de richting van Antwerpen om er een veiligere verkeerssituatie te maken. Zo niet, wanneer is dit overleg gepland?

Is er gezien de problematiek van het gsm-gebruik achter het stuur geen bijkomende sensibilisering nodig, vooral dan wat betreft het vrachtvervoer? Worden er Europese afspraken gemaakt over de sensibilisering en de pakkans?

U gaf aan dat de tussenafstand tussen voertuigen op dit moment gecontroleerd wordt op een twaalfstal locaties in Vlaanderen. Heeft u hierover al resultaten en wordt er ook voorzien in bijkomende meetapparatuur op andere locaties? Wordt er met andere woorden hieromtrent veel geverbaliseerd?

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) heeft een verplaatsbare flitspaal ter beschikking gesteld van de federale wegpolie, zodat die nog meer gerichte controles kon uitvoeren tijdens de wegenwerken. Wat zijn hiervan de resultaten? Hoeveel overtredingen zijn er opgemeten? Zal die flitspaal straks ingezet worden in fase 2 van de werkzaamheden?

Wordt er voldoende nadruk gelegd op het uitschakelen van de cruise control? Zou het niet zinvol zijn om constructeurs van vrachtwagens te verplichten tot het inbouwen van een adaptive cruise control, om zo ten minste de impact van een ongeval te beperken? Dit naar analogie met het verplicht inbouwen van een ABS-systeem in wagens en andere rijkolpsystemen ter verbetering van de veiligheid. Zal de Vlaamse Regering hier druk op uitoefenen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u, mevrouw Ryheul, voor uw talrijke vragen. Verkeersveiligheid, en dan zeker op de E17, is alleszins een zeer belangrijk gegeven. U hebt terecht al alle cijfers geduid. Het zijn er uiteraard veel te veel. Het is zeker goed om daar alle aandacht aan te geven.

Ik heb inderdaad al overleg gehad met de federale collega's. Ik heb zelf al contact gehad met de federale minister van Mobiliteit. Er is midden januari al een nieuwe vergadering ingepland omdat we op het vlak van verkeersveiligheid best intens samenwerken op heel wat vlakken. Er is dus al overleg geweest tussen onder meer de respectieve administraties, en zeker ook met de politie en de wegpolie en dergelijke. Ook dat overleg loopt zeer nauw.

Ik heb inderdaad gezegd dat, wanneer wij een specifiek Vlaamse sensibiliseringscampagne uitrollen, een anderstalige vrachtwagenchauffeur daar vaak geen boodschap aan heeft. Daarom is het belangrijk dat we internationale symbolen gebruiken die voor iedereen duidelijk zijn. Daarop zullen we sowieso bij de volgende sensibiliseringscampagnes ook ten volle inzetten.

De ongevallencijfers worden continu allemaal samen met de politie volledig geanalyseerd. Wat is de oorzaak van de ongevallen, en dergelijke meer. In eerste instantie is er ook heel vaak gekeken of er nog bijkomende signalisatie moet zijn, of alles voldoende duidelijk in kaart is gebracht. Er zijn al veel stappen ondernomen, maar er komt finaal een einde aan. Sommigen hebben het over de kerstversiering die al in september of in juli-augustus langs de E17 te zien was, omdat er zoveel extra verlichting en zoveel signalisatie was aangebracht. Klaarblijkelijk baat het wel, maar zijn er toch nog een aantal ongevallen.

Alleszins is er op 9 december een evaluatievergadering met alle betrokken actoren. Daarmee bedoel ik: het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de federale politie,

de mensen van onder andere Febetra en Touring, de aannemer. Kortom, iedereen die betrokken is bij de wegeniswerken zal participeren aan het evaluatieverslag. Daar zal men sowieso al de eerste fase van de werken en de ongevallen in die eerste fase grondig analyseren. Dan zal men bekijken welke leerpunten daaruit gedistilleerd kunnen worden om mee te nemen naar fase 2. Uiteraard zal ook het signalisatieplan van de volgende fase daar besproken worden.

Het gsm-gebruik of de afleiding blijft een groot probleem; daar moeten wij blijvend aandacht voor hebben, met sensibilisering en verhoging van de pakkans. De federale politie heeft al verschillende acties gevoerd om het gsm-gebruik of zelfs het tabletgebruik achter het stuur te beperken. Deze acties hebben zeker hun effect niet gemist, maar het effect van een actie is beperkt in de tijd. Volgend jaar volgt er een nieuwe sensibiliseringscampagne over afleiding in het verkeer. In de voorbereiding van de campagne zullen we ook de mogelijkheid voor een doelgroepgerichte actie naar de vrachtwagenbestuurders bekijken.

De tussenafstand tussen voertuigen werd ook gecontroleerd. De federale politie heeft vorige week controles op de tussenafstand met behulp van een helikopter uitgevoerd. De federale politie heeft 54 chauffeurs geverbaliseerd. De impact van deze maatregel zal eveneens op de evaluatievergadering van 9 december besproken worden.

De verplaatsbare flitspaal werd inderdaad ter beschikking gesteld ter beveiliging van de werf, door AWV. Aangezien de operationele uitbating een politionele bevoegdheid betreft, heeft AWV geen zicht op het aantal overtredingen. Ik vermoed dat ook dat op de evaluatievergadering zal worden besproken. Het is in elk geval de bedoeling dat de semi-vaste snelheidscamera ook tijdens de tweede fase gebruikt zal worden. Ook was er een samenwerking met de wegpolitie Oost-Vlaanderen, die een dagelijkse toezichtsploeg en andere acties georganiseerd heeft.

Het verbod op het gebruik van cruise control wordt op elke werf toegepast. Bij de opstelling van de werfsignalisatie wordt ook de plaats van deze borden bepaald. Deze borden worden aan de beide kanten van de weg geplaatst. De adaptieve snelheidsregelaar ACC (Adaptive Cruise Control) houdt automatisch een veilige afstand aan ten opzichte van voorliggende voertuigen. Binnen de vooraf ingestelde limiet past het systeem de rijsnelheid aan het voorliggende verkeer aan. Dit is dan ook een nuttige maatregel op verkeersveiligheidsvlak. De ruimte voor het voertuig wordt hierbij permanent gecontroleerd door middel van een sensor.

Om het aantal ernstige kop-staartbotsingen tussen vrachtwagens te verminderen, werd ook al eerder het Adaptive Emergency Braking System (AEBS) ingevoerd. Vanaf november 2015 moeten alle nieuwe, zwaardere vrachtwagens verplicht met dit noodstopstelsel uitgerust te zijn.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, het was een heel omstandig antwoord. Ik ben blij te horen dat er straks op verschillende niveaus overleg zal worden gepleegd. De actie van de federale politie op 26 november is mij ook niet ontgaan. Ik heb uit die actie twee dingen onthouden. Vooreerst dat maar liefst 90 procent van de gecontroleerde vrachtwagens een boete gekregen heeft van 116 euro. Maar ik stel ook vast dat er te weinig motorrijders waren om alle overtreders uit het verkeer te halen. Vandaar mijn eerste bijkomende vraag. Kunt u garanderen dat er bij een volgende politieactie voldoende motorrijders ingezet zullen kunnen worden?

Wat mij ook schokte, was dat de E17 in Destelbergen bij het dodelijke ongeval begin november volledig afgesloten moest worden. Dit omdat te veel chauffeurs al rijdend de ravage filmden. Dit toont nog maar eens aan dat er meer moet worden

ingezet op sensibilisering, en op de handhaving van wie al rijdend met een smartphone of tablet bezig is. Ik las onlangs in de pers dat de Nederlandse politie als eerste land in Europa sinds half november ook gebruikmaakt van slimme camera's om autobestuurders te betrappen. Minister, mijn vraag is dan ook of u, naar het voorbeeld van onze noorderburen, overweegt om ook op onze Vlaamse snelwegen dergelijke slimme camera's in te zetten.

U zette onlangs ook in op dynamische signalisatieborden op de E17 ter hoogte van Kortrijk, omdat daar, los van de wekenwerken in Gentbrugge, de meeste files en ongevallen gebeuren. Wij zijn voorstander van een dynamische sturing van het verkeer in functie van de verkeersdrukke, eerder dan van een verlaging van de maximumsnelheid op de autosnelweg.

Ik heb wel een bedenking bij die borden. Ik stel mij de vraag of ze wel voldoende effectief zullen zijn als er niet ook systematisch ingezet wordt op effectieve cameracontroles die daaraan gekoppeld worden, en of er ook niet meer borden kunnen worden ingezet. Daarvoor wil ik eigenlijk verwijzen naar het voorbeeld van de ring rond Londen, waar dat systeem wel perfect werkt. Daar wordt al kilometers op voorhand ingezet op aankondiging, om zo de snelheid naar beneden te halen. Het verkeer gaat daar ook heel voorbeeldig in mee. Op die ring wordt de snelheidsaankondiging zelfs om de 100 à 150 meter systematisch herhaald.

Minister, deelt u niet mijn mening dat er minder ongevallen zouden gebeuren door ruimschoots op voorhand te anticiperen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw bijkomende vragen. U vraagt of ik voor een volgende actie meer motorrijders en dergelijke wil inzetten omdat er een aantal mensen een boete konden ontlopen vanwege te weinig mankracht. Dat was een actie van de federale politie, en ik kan uiteraard de federale politie niet aansturen. Maar ik vermoed dat dit ook op de evaluatievergadering van 9 december aan bod zal komen. Ik denk ook dat, wanneer een politiedienst een actie onderneemt, zij nadien ook altijd een na-evaluatie doen. Dat was alleszins mijn ervaring op het lokale niveau. Als dus blijkt dat er te weinig mankracht aanwezig was bij deze specifieke actie, zal men dat zeker meenemen in de evaluatie, en daar een volgende keer extra aandacht voor hebben.

Wat uw verhaal van het filmen tijdens het rijden betreft: rijden is nog altijd een werkwoord, en men moet dan uiteraard alle aandacht op de weg houden, op het verkeer. Film en zich zodoende laten afleiden is uiteraard uit den boze. Dat is not done en dat kan niet voldoende herhaald worden.

Het verhaal van de slimme camera's in Nederland is mij nog niet bekend. Maar we zijn volop bezig met de actualisatie van ons verkeersveiligheidsplan, en afleiding is sowieso een van de killers in het verkeer. Ik wil u zeker meegeven dat ik dat voorstel van de slimme camera's in Nederland wil onderzoeken, en wil kijken in welke mate dat ook op onze Vlaamse autosnelwegen gebruikt kan worden om de verkeersveiligheid te verhogen.

Is die dynamische signalisatie voldoende effectief? Ik denk dat we na 9 december nog eens moeten terugkomen op deze materie, wanneer ik hopelijk meer input heb van de evaluatievergadering. Ik zal de administratie alleszins vragen om mij duidelijk te brieven. Als ons kabinet daarbij aanwezig kan zijn, zullen we dat zeker ook rechtstreeks uit eerste hand hebben. De dynamische signalisatie en de effectiviteit ervan zal zeker mee op tafel gelegd worden.

We blijven alleszins alle aandacht hebben voor dat item. Elk verkeersongeval is er een te veel. Bedankt om deze vragen te stellen, ik neem aan dat ze nog een vervolg

kunnen krijgen na de evaluatie van 9 december, en bij de uitrol van de tweede fase.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik dank u alvast om mijn suggestie in verband met die slimme camera's te willen meenemen.

In uw replek op mijn vorige vraag om uitleg over de ongevallen op de E17 uitte u vier keer uw hoop. Het gezegde 'hoop doet leven' was alvast voor de vele bijkomende slachtoffers toen niet van toepassing. Meer dan tweehonderd ongevallen betekent een hallucinant gemiddelde van zo'n zes ongevallen per week.

Op mijn beurt hoop ik dat, tijdens fase 2 van de wegenwerken, alles op alles wordt gezet om het aantal ongevallen zoveel mogelijk te beperken. Ook hier is het een en-enverhaal. Ik reken hiervoor op u en uw team en kijk alvast uit naar de evaluatie van 9 december.

Ik dank u, minister.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dienstregeling van De Lijn tijdens de examenperiode – 734 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Voorzitter, minister, we hebben het daarnet gehad over de extra ritten en daarbij is dit kort ter sprake gekomen. Heel wat scholen hebben ervoor gekozen om tijdens de komende examenperiode de examens in de tijd te spreiden en dus ook in de namiddag te organiseren. Zo kunnen de leerlingen worden gespreid, en dat is in de bestrijding van het coronavirus natuurlijk een goede zaak.

Dit zorgt blijkbaar voor problemen voor scholieren die de bus nemen om naar school te gaan. Tijdens de examenperiodes past de vervoermaatschappij haar dienstregeling aan, waarbij de leerlingen 's morgens naar school worden gebracht en 's middags, na het examen, weer worden opgepikt. Die aangepaste dienstregeling loopt van 3 tot en met 15 december en werd al een hele tijd geleden uitgetekend. Daardoor komt ze nu in conflict met examens die plaatsvinden in de namiddag. Volgens De Lijn moeten scholen goed op tijd laten weten dat ze aangepaste busritten willen, maar in het kader van de coronacrisis was dat niet meteen mogelijk. De scholen wisten pas net voor de herfstvakantie dat het niet meer verder kon zoals het bezig was, waardoor de dienstregeling niet goed is afgestemd op de examenplanning van de middelbare scholen.

Minister, doet dat probleem zich voor over heel Vlaanderen of enkel in de landelijke gebieden? Het is nu laat, maar kunt u nog een initiatief nemen om de scholieren ook tijdens de examenperiode een goede dienstverlening aan te bieden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega Ceyskens, ik dank u voor uw vragen. U hebt de problematiek al geschetst. Er was een aangepaste examendienstregeling gepland voor heel Vlaanderen vanaf 3 tot en met 15 december. Zo waren er 's middags extra ritten voor de studenten die hun examens hadden afgelegd.

Nadien kregen de scholen inderdaad de vrijheid om ook in de namiddag examens te organiseren. De Lijn heeft daar anticiperend op gereageerd: ze heeft in de eerste week van de herfstvakantie een schrijven gericht naar alle scholenkoepels met de boodschap dat ze niet in staat was om op maat van elke individuele school een aanbod te verzekeren, maar ze vroeg wel om zo snel mogelijk de regelingen door te geven, zodat men samen kon zoeken naar een oplossing om te zorgen voor een optimaal vervoer. Die brief werd verstuurd naar alle instanties.

U vraagt of dit een probleem was in heel Vlaanderen of enkel in de landelijke gebieden. Naar men mij nu meegeeft, is het probleem, door het feit dat alle scholen over heel Vlaanderen, werden aangeschreven, grotendeels van de baan. Men vraagt alle onderwijsinstellingen om, als er wijzigingen zijn, die tijdig te melden.

De Lijn kan uiteraard onmogelijk ad hoc en op maat van elke school een aparte dienstregeling uitwerken. Dat maakt het allemaal iets te moeilijk. Maar De Lijn geeft duidelijk aan dat ze bereid is om, binnen de grenzen die ze heeft, de mogelijke regelingen die de scholen voorstellen, uit te werken. Daarom werd in een mailing naar alle scholen vorige week nog eens duidelijk meegegeven wat de contactgegevens zijn van alle lokale planningsdiensten. Zo kunnen de scholen in nauw overleg staan met de planningsdiensten van De Lijn, om verschuivingen her en der onderling te kunnen afspreken.

En als er een wijziging is bij De Lijn, dan wordt dat onderling mee doorgesproken met de private autocarbedrijven die instaan voor de versterkte ritten zodat dat allemaal goed op elkaar wordt afgestemd.

Ter vervollediging geef ik u mee dat De Lijn alle concrete modaliteiten gepubliceerd heeft op haar website. Mochten er nog problemen zijn, opnieuw, ageer het best zo snel mogelijk en laat de scholen of het lokale bestuur contact opnemen met de mensen van de planning bij De Lijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bouw van een windmolenpark voor de kust van Duinkerke – 806 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, minister, deze vraag is ook weer van belang voor de haven van Oostende en andere havens in Vlaanderen, en ook voor de scheepvaart en visserij in Vlaanderen. De Franse overheid heeft concrete plannen om voor de kust van de Noord-Franse havenstad Duinkerke, niet ver van onze kustlijn, een groot windmolenpark te bouwen. Het zou een oppervlakte van maximaal 50 vierkante kilometer bestrijken en 10 kilometer van de kust liggen. De ingebruikname is gepland voor 2026. Op zich is dat een zeer goede zaak. Ook de Fransen investeren in windmolenparken op zee. Dat is de toekomst, ook voor Vlaanderen.

Het windmolenpark overlapt echter de historische vaarroute tussen Oostende en het Verenigd Koninkrijk, waar decennialang een ferryverbinding was. Die is weggefallen, maar door de brexit zouden er plannen zijn om deze nieuw leven in te blazen. Nog belangrijker is dat die vaargeulen gebruikt worden door andere zeeschepen, vissersboten en pleziervaartuigen.

De Franse overheid heeft de begrenzing van de projectzone aangepast om ze niet te laten interfereren met de vaarroutes van en naar de haven van Duinkerke. Voor

het chauvinistische Frankrijk zoals we het kennen, zou het vreemd zijn mocht het anders zijn. Tegelijk houdt diezelfde overheid jammer genoeg geen rekening met de interferentie met de vaarroutes van en naar de Vlaamse havens. Dat is een potentieel probleem. Men had gemakkelijk het windmolenpark kunnen inplannen op een andere locatie die geen nadelen zou berokkenen aan Vlaamse havens en schepen.

In deze context kaartte de haven van Oostende deze problematiek in maart 2018 aan bij toenmalig federaal minister De Backer, bevoegd voor de Noordzee. Tot op vandaag wijzigt Frankrijk zijn plannen echter niet, tot grote frustratie en ergernis van de haven van Oostende.

Minister, bent u op de hoogte van de concrete plannen van Frankrijk? Wat is uw standpunt hierover?

Hebt u hierover reeds overlegd met de vorige of huidige federale minister van de Noordzee? Zo ja, wat was het resultaat van dit overleg? Zo neen, is er overleg gepland of bent u bereid om dat te doen?

Hebt u reeds een overleg gehad met haven van Oostende en eventueel andere havens, want die kunnen ook betrokken zijn bij deze problematiek? Wat was het resultaat daarvan?

Mijn slotvraag gaat over artikel 24 van het VN-Zeerechtverdrag van Montego Bay. Dit impliceert een verbod voor staten om vaarroutes naar havens in buurlanden te belemmeren, bijvoorbeeld door infrastructuurwerken. Net dat is wat hier dreigt te gebeuren.

Stel nu dat de federale overheid niet van plan is de zaak aanhangig te maken bij het Internationale Zeerechttribunaal als het overleg tussen België en Frankrijk niet het gewenste resultaat oplevert, bent u dan bereid om hierin namens de Vlaamse overheid de nodige stappen te zetten? Ik heb daarover juristen geraadpleegd, die veel meer deskundig zijn dan ikzelf, en zij beweren dat het wel degelijk zou kunnen dat Vlaanderen in de plaats treedt van België en het Zeerechtverdrag probeert te handhaven.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik ben op de hoogte van de plannen van de Franse overheid. Op dit ogenblik loopt er rond deze plannen een inspraakprocedure. Er kunnen bezwaren of opmerkingen geformuleerd worden tot en met 20 december 2020. De federale en Vlaamse kabinetten hebben hierover eind augustus overlegd. Er werd de afspraak gemaakt dat we gezamenlijk een gecoördineerde opmerking zullen formuleren in het kader van die inspraakprocedure. Ook de havens zullen hieraan meewerken. Zowel de haven van Oostende als de andere Vlaamse havens zijn betrokken bij de verschillende overlegmomenten. Zij zullen ook mee participeren in de gecoördineerde reactie die we zullen formuleren in het kader van de inspraakprocedure.

Wat uw vierde vraag betreft, moet ik u vragen om vertrouwen te hebben in de federale overheid. De Federale Regering volgt dit dossier van heel nabij op. Huidig federaal minister van Noordzee Van Quickenborne zal mij te allen tijde brieven over welke volgende stappen er eventueel gezet zullen worden. We volgen het dus van zeer nabij op. Ik moet nu nog niet onderzoeken welke mogelijke stappen ik zou moeten ondernemen mocht mijn collega aan federale zijde in gebreke blijven. Ik denk niet dat dit zich zal voordoen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor het heel duidelijke antwoord. Het zijn stappen in de goede richting. Ik hoop op een gunstig resultaat. We zullen moeten zien wat het gecoördineerde bezwaarschrift of het gecoördineerde advies van Vlaanderen met de federale overheid en de havens teweegbrengt aan Franse zijde. Op het moment dat men toch wil doorzetten, moeten we alle middelen inzetten om dat te vermijden.

Ik ben niet per se en a priori wantrouwig tegenover de federale overheid, maak u niet ongerust. Ik kreeg toch signalen – maar die zijn dan sinds augustus misschien gewijzigd – dat er met de voorganger van minister Van Quickenborne weinig schot in de zaak kwam. Ik weet niet of de afkomst en de woonplaats van de minister daar iets mee te maken had. In elk geval is het een goede zaak dat dit behartigd wordt en hopen wij op een gunstig resultaat. We zullen het in elk geval blijven opvolgen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik heb ongeveer een jaar geleden in december dezelfde vraag om uitleg gesteld aan minister-president Jambon. Ik heb hem die vraag gesteld als minister van Buitenlands Beleid. Hij zei me toen dat het een bevoegdheid is van de federale minister van Noordzee. We hebben het geluk een West-Vlaamse federale minister bevoegd voor de Noordzee te hebben.

De minister-president zei toen dat de Vlaamse diensten goed in overleg zijn met de federale collega's, zoals u ook hebt gezegd. De Vlaamse belangen in dit dossier zijn niet min, want het windmolenpark voor de kust van Duinkerke zal op verschillende vlakken een impact hebben, namelijk op de vaarroute tussen Engeland en de haven van Oostende, op het leefmilieu en op de communicatie-instrumenten, meer bepaald de radar die vaartuigen gebruiken.

De minister-president zei toen ook dat de samenwerking met het bevoegde kabinet zeer goed verloopt. Ik heb dus totaal andere informatie gekregen van minister-president Jambon. Als zou blijken dat het dossier negatief evolueert, zou hij eventueel verdere stappen ondernemen om de Vlaamse belangen te verdedigen.

Minister-president Jambon zei dat het toen niet aan de orde was omdat de toenmalige premier Wilmès de bezorgdheden heeft aangekaart bij de toenmalige Franse premier Philippe, en dat Frankrijk al het mogelijke zou moeten doen om tot een compromis te komen met zijn buurlanden, dus ook met ons. Zij gaf, volgens onze minister-president, indirect de boodschap aan Frankrijk dat juridische stappen bij gebrek aan een dergelijk compromis wellicht onvermijdelijk zijn.

Het is dus een grote bezorgdheid. Maar als zowel minister-president Jambon als u, minister, deze bezorgdheid deelt en dit nauwgezet opvolgt samen met de federale collega's, dan kunnen we ten overstaan van de Fransen ons punt maken, dat ze hun plannen eventueel kunnen aanpassen zodat die vaarroutes die echt wel belangrijk zijn voor onze havens, niet in gevaar komen. Ik zal dit zeker mee helpen opvolgen. Dank u wel, minister, voor de nodige aandacht voor dit dossier.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.