



Vlaams
Parlement

vergadering **C122**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 21 januari 2021

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe verklaring van de Vlaamse Vereniging van Journalisten over het persbeleid van De Lijn - 1196 (2020-2021)	5
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de wachttijden bij de rijopleidingen en rijexamens - 1224 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ondersteuning van rijsscholen na een lange sluitingsperiode - 1338 (2020-2021)	7
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verplichte ritregistratie in Chiron op basis van het nieuwe Taxidecreet - 1235 (2020-2021)	10
VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het natuurbeheer door De Vlaamse Waterweg nv - 1251 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Brecht Warnez aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het houthakbeheer door De Vlaamse Waterweg nv - 1329 (2020-2021)	12
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over extra vervoerscapaciteit voor het buitengewoon onderwijs - 1265 (2020-2021)	19
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over overvolle bussen en trams - 1266 (2020-2021)	21
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een coronaveilige nascholing code 95 voor beroepschauffeurs - 1313 (2020-2021)	25
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de eindhalte en de inplanting van de Spartacusneltram in Hasselt - 1321 (2020-2021)	27
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bereikbaarheid van de vaccinatiecentra met het openbaar vervoer - 1326 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inzetten van de taxisector voor het transport in het kader van de vaccinatiecampagne - 1390 (2020-2021)	31

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de enquête van Vias Institute over de ervaring van weggebruikers sinds de start van de COVID-19-crisis – 1327 (2020-2021)	40
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de geplande kilometerheffing in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest – 1289 (2020-2021)	45
VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bezorgdheden van de Diensten Aangepast Vervoer over het vervoer op maat – 1351 (2020-2021)	50
VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vertraging van het dossier van de Limburgse Noord-Zuidverbinding – 1384 (2020-2021)	54
VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Vervoerregioraad Antwerpen en de plannen voor het Antwerpse kernnet – 1388 (2020-2021)	61
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de selectievoorwaarde voor de bestelling van 400 emissievrije bussen door De Lijn – 1394 (2020-2021)	68
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject met slimme camera's van Vias Institute om het bellen achter het stuur tegen te gaan – 1411 (2020-2021)	74

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe verklaring van de Vlaamse Vereniging van Journalisten over het persbeleid van De Lijn
– 1196 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Het persbeleid van de openbare vervoersmaatschappij De Lijn blijft voor beroering zorgen. Naar aanleiding van de open brief van de Vlaamse Vereniging van Journalisten (VVJ) stelde de heer Bex in deze commissie een vraag en werd het persbeleid hier op 16 december 2020 besproken.

U verklaarde toen in deze commissie dat u aan de raad van bestuur en de directeur-generaal zou vragen om formeel te reageren op het schrijven van de VVJ van 9 december 2020. Dat is ondertussen effectief gebeurd. U verklaarde tevens dat u op een duidelijk en uitgebreid antwoord wachtte.

Ondertussen verspreidde de VVJ een nieuw schrijven waarin ze verklaart dat ze zich heeft gebogen over de feedback die de voorzitter en de directeur-generaal van De Lijn haar bezorgde naar aanleiding van de open brief. Het antwoord overtuigde de VVJ echter allerminst. Er werd dan ook een aanvullende positiebepaling opgesteld, waarin een aantal incidenten werden aangehaald die moeten bevestigen dat er bij De Lijn sprake is van een problematische attitude ten overstaan van de pers. Volgens de VVJ gaat het om een autoritaire opstelling die de vrijheid van de verslaggeving en de journalistieke autonomie miskent. In die context wordt vooral verwezen naar de voorzitter en diens bestuur.

Bent u van mening dat het antwoord van De Lijn op de aantijgingen van de VVJ bevredigend is?

Wat is uw standpunt in verband met de aanvullende positiebepaling van de VVJ?

Hebt u aangaande dat nieuwe schrijven van de VVJ ondertussen opnieuw contact gehad met de nieuwe directeur-generaal van De Lijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb inderdaad een brief gestuurd naar De Lijn, en daar is een antwoord op gekomen. U vraagt mijn mening of het antwoord van De Lijn op de aantijgingen van de VVJ bevredigend is, maar ik denk dat we die vraag in eerste instantie aan de VVJ zelf moeten stellen. Ik heb alleszins gedaan wat van mij werd gevraagd en heb De Lijn dus gevraagd om daarop te repliceren en er toch alleszins voor te zorgen dat men in het persbeleid alle neutraliteit aan de dag legt en dat zeker eenieder wordt betrokken bij eender welke persconferentie.

Is het antwoord dus bevredigend? Ik denk dat we dan vooral moeten kijken naar wat de VVJ zelf zegt. Ik vind het alleszins heel belangrijk dat waar de VVJ mee eindigt in haar schrijven – ze wil altijd een verdere constructieve bijdrage leveren om het probleem uit te klaren – het meest logische is. De VVJ en de raad van bestuur van De Lijn moeten samenzitten om te kijken wat er een issue of probleem is.

Ik heb ook gelezen wat de positiebepaling van de VVJ is. Ook hier denk ik dat het beste is dat beide partners aan tafel gaan zitten en het een en ander met elkaar uitklaren. Ik denk dat ik hiermee al kan eindigen. Het gaat hier over een discussie tussen twee partijen. Ze kunnen het best samen aan tafel gaan zitten en kijken

hoe ze uit die impasse komen. Telkens elkaar brieven schrijven brengt weinig zoden aan de dijk. Daarom is het het best dat we voorstellen dat beide partijen onderling aan tafel gaan zitten. Ik neem aan dat ze daar gevolg aan kunnen geven.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben er wel wat ontgoocheld over. Dit keer was uw antwoord kort. We zijn van u meer uitvoerige antwoorden gewend. Maar dit antwoord was toch bijzonder kort. Ik heb de indruk dat u zich niet wilt verbranden aan deze discussie. Ik vind dat jammer. Want u bent de voogdijminister van De Lijn en ik denk dat het aan u is om er mee voor te zorgen dat De Lijn in een goed daglicht komt te staan. Wanneer we deze aantijgingen en ook de aanvullende positiebepaling van de VVJ lezen, merken we toch dat er een en ander schort aan de houding van de directie van De Lijn. En het is toch aan u om die directie op de vingers te tikken.

Er is persvrijheid, of men dat nu graag heeft of niet. Wanneer het nieuws op een – laat ons zeggen – minder positieve manier wordt gebracht dan nu, dan moet men daarmee kunnen leven. Men moet kunnen leven met kritiek. En er is nogal wat kritiek te uiten op De Lijn, we horen dat hier elke week in de commissie. Welnu, dat mag geweten zijn. Het grote publiek mag en moet dat ook weten. De houding van de directie van De Lijn strookt daar niet mee. Als directie moet je kunnen omgaan met dergelijke aantijgingen en moet je de handen uit de mouwen steken wanneer er problemen zijn. Het is aan u, als minister, om hen daarop te wijzen en er effectief voor te zorgen dat zij in een open dialoog staan met de pers, en dat iedereen – ook wie op een minder positieve manier schrijft over De Lijn – het recht heeft om op zijn eigen, objectieve manier te kunnen berichtgeven. En dat is nu blijkbaar niet het geval.

Minister, ik heb de indruk dat u nog geen contact hebt opgenomen met de directie naar aanleiding van dat aanvullende schrijven van de VVJ. Mijn vraag is dan ook: kunt u effectief opnieuw contact opnemen met de directie en hen, op vraag van de VVJ – want die wil inderdaad een constructief overleg –, ertoe aanzetten om daarop in te gaan en effectief op een constructieve manier samen te werken met die VVJ? Het is uw taak als voogdijminister om hen daarop te wijzen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, de collega verwees naar mijn eerdere vraag in december. Ik moet zeggen dat ik het antwoord van de VVJ ook bijzonder ernstig vond. Er werd verwezen naar de notulen van 2 oktober 2019 van de raad van bestuur van De Lijn, waarin werd beslist om De Tijd niet langer uit te nodigen op persconferenties en te schrappen van de verzendingslijst. Daarbij werd verwezen naar herhaalde bijdragen in de krant De Tijd, waarin De Lijn telkens negatief in het daglicht werd gebracht.

Ik vind dat inderdaad ook bijzonder ernstig. Minister, ik heb begrepen dat u zelf niet aan De Lijn zult vragen om dat op te helderen. Maar dan denk ik dat we het hun, in de hoorzitting die we zullen hebben met De Lijn, zelf ook eens moeten vragen. Ik zal De Lijn alvast vragen om daarop een antwoord voor te bereiden. Ik zou wel willen weten wat er in die notulen staat. Ik vind inderdaad dat De Lijn alsnog dat gesprek met de VVJ moet aangaan. Ik steun de vraag aan de minister om De Lijn daartoe op te roepen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, vorige keer is in de commissie inderdaad aan bod gekomen dat er een schrijven was van de VVJ waarin zij aangeven dat ze zich onheus behandeld voelen. We hebben De Lijn toen gevraagd om daarop te

reageren, omdat wij, omdat de commissieleden, zich daarover zorgen maakten. De Lijn heeft daarop gereageerd. En nu komt er een tweede repliek van de VVJ, waarbij de VVJ blijft aandringen op een correct persbeleid van De Lijn.

Ja, ik kan De Lijn nog eens vragen om ook deze brief van de VVJ te respecteren. Ik kan dat zeker doen, ik heb daar absoluut geen probleem mee. Maar de VVJ zegt zelf dat ze bereid zijn om aan tafel te gaan zitten met De Lijn. Ik neem dan ook aan dat de mensen van De Lijn, dat de raad van bestuur, dat ook doet.

Mijnheer Bex, de VVJ verwijst naar de notulen van de raad van bestuur van oktober 2019. Daarin wordt op een gegeven moment inderdaad door de voorzitter van de raad van bestuur de suggestie gedaan om De Tijd niet meer uit te nodigen. De raad van bestuur heeft enkel kennisgenomen van dat punt, maar heeft het niet goedgekeurd. Nogmaals, ik heb er geen probleem mee om, naar aanleiding van wat er hier in de commissie is gezegd, aan De Lijn te vragen om het gesprek met de VVJ en/of met De Tijd aan te gaan. Ik heb daar geen probleem mee. Maar uiteindelijk speelt het hier tussen twee partijen. U kunt wel zeggen dat ik voogdijminister ben, maar ik kan niet voortdurend iedereen bij de hand nemen en zeggen: 'Nu moet je dit en nu moet je dat.'

De raad van bestuur van het extern verzelfstandigd agentschap De Lijn is ook een autonome instantie. Ik heb er echter geen probleem mee om het alsnog te vragen. Ik heb dat vorige keer gedaan, ik wil dat nog een tweede keer doen, maar ik neem aan dat die instanties volwassen met elkaar kunnen omgaan en daarover ook een gesprek kunnen voeren en daar verder gevolg aan geven. Ik zal echter alsnog vragen, omdat deze commissie daarop aandringt, om de hand aan te nemen die de VVJ reikt om het probleem onderling op te helderen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dat is een bevredigende stellingname, een bevredigend antwoord van u. Ik hoop dus inderdaad dat De Lijn nogmaals naar u zal luisteren en daadwerkelijk zal ingaan op dat aanbod van de VVJ om samen te zitten. Voorts denk ik dat wij samen met de meeste collega's inderdaad wel uitkijken naar die hoorzitting met De Lijn, en dat we hen zeker nog zullen confronteren met hun persbeleid.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de wachttijden bij de rijopleidingen en rijexamens
– 1224 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ondersteuning van rij scholen na een lange sluitingsperiode
– 1338 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, minister, beste collega's, goedemiddag. Ik ga niet heel mijn duiding brengen, want ondertussen is er al een en ander ingehaald wat de rijopleidingen en de rijexamens betreft. Bovendien maande de voorzitter ons terecht aan tot wat spoed. Wat ik niet vertel, zal collega Ceyskens nog vertellen. Ik kom dus meteen tot mijn vragen.

Minister, die wachtlijsten, dat weten we ondertussen, maar er zijn ook nog heel wat uren in te halen. Kunt u deze commissie een blik geven op hoe het staat met die toekomstperspectieven voor de rijlessen en rijexamens? Wat is de stand van zaken? Welke maatregelen denkt u nog te kunnen nemen om die rijopleiding te ondersteunen, zodat alle gegadigden, alle mensen die er behoefte aan hebben, zo snel mogelijk aan de bak kunnen komen?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, het gaat dus over ruim 1 miljoen lesuren die moeten worden ingehaald: 600.000 sinds de sluiting van eind oktober, en in de eerste lockdown waren dat er 500.000. Er zouden 170 nieuwe lesgevers bij komen, maar als die al die extra uren moeten opvangen, dan zullen ze nog 2 jaar bezig zijn. Dat zijn gigantische wachtlijsten. U hebt de wettelijke termijnen al verlengd tot 30 september 2021. Dat is dus al een goede zaak, maar ik heb nog de volgende concrete vragen.

Hoe zult u de rij scholen zo goed mogelijk ondersteunen bij hun tweede heropstart? Welke maatregelen kunt u nemen om de wachtlijsten zo beperkt mogelijk te houden? Hoe zal er vanuit Vlaanderen actief worden gezocht naar extra rijlesgevers? Hoeveel rijlesgevers zullen er het komende jaar nog bij komen? Op welke termijn ziet u de achterstand van meer dan 1 miljoen lesuren weggewerkt? Lopen er al gesprekken voor een bijkomende verlenging van de voorlopige rijbewijzen en de termijnen voor het afleggen van het rijexamen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor uw vragen. We zijn uiteraard allemaal, denk ik, zeer tevreden dat het Overlegcomité op 8 januari heeft beslist dat de rij scholen en de rijexamencentra opnieuw kunnen opstarten, en zo kan worden voorkomen dat het aantal wachtenden nog enorm zou oplopen. Op 12 januari is er het ministerieel besluit gekomen van de minister van Binnenlandse Zaken, waarna de heropstart formeel kon plaatsvinden. Op 12 januari is er dan ook onmiddellijk ons eigen ministerieel besluit gekomen, waarmee we onmiddellijk opdracht konden geven om dit ook voor de rijbewijzen van de resterende categorieën B, B+E en G, alsook voor het terugkommoment, opnieuw te kunnen laten plaatsvinden.

Er zijn me specifieke vragen over de achterstand en de zoektocht naar instructeurs gesteld. De wachttijden zijn er. We weten dat gedurende lange tijd geen rijlessen of rijexamens konden plaatsvinden. Toen de tweede lockdown kwam, waren de wachttijden na de eerste lockdown nog niet weggewerkt. Nu is er een heropstart, maar dat heeft natuurlijk tijd nodig. Dit moet gestaag starten, en niet alle rij scholen en centra voor rijexamens zijn open. Ze moeten rekening houden met de boekingen en dergelijke. Er wordt aan die wachttijden gewerkt. Ik heb de administratie gevraagd wat op dit ogenblik de stand van zaken is, maar er is me verteld dat het nu nog iets te vroeg is om een volledige inschatting van de wachttijden tussen 12 januari 2021 en nu te geven. Het is allemaal kort dag. De meesten zijn volop bezig met het opstellen van de planning en met herschikkingen.

Als we specifiek naar de rij scholen kijken, blijkt dat het maken van een afspraak voor een rijbewijs van categorie B overdag relatief vlot kan verlopen. Het verschilt natuurlijk van rij school tot rij school, maar de gemiddelde wachttijd is ongeveer anderhalve maand. Het gaat dan natuurlijk om het overdag volgen van rijlessen. Als het om rijlessen 's avonds gaat, bedraagt die periode al minstens het dubbel en spreken we over een wachttijd van minstens drie maanden. De meeste mensen willen 's avonds, na het werk of na de schooluren, rijles volgen. Dat zijn ruwe inschattingen. Ik vermoed dat we hier later, wanneer we meer gegevens hebben, in deze commissie op zullen terugkomen.

Mijnheer Ceyskens, we gaan, in overleg met de sector, na welke maatregelen we nog kunnen nemen om de instroom in het beroep te vergroten. De hervorming van de examens om het brevet te halen, maakt hier deel van uit. De sector is nog met de administratie in overleg. Tegelijkertijd willen we al het mogelijke doen om het beroep aantrekkelijker te maken en op die manier de instroom aan nieuwe instructeurs te laten groeien.

We hebben er nog geen duidelijk zicht op hoeveel instructeurs er in de toekomst zullen zijn. Ik kan wel medelen dat zich 180 kandidaten voor de eerste zitting van het schriftelijk examen in januari 2021 hebben ingeschreven. Dat is een iets hoger aantal dan in de voorbije jaren. Na het slagen van het schriftelijk examen volgen nog een mondeling examen, een stage en een model- of proefles. In 2019, het laatste representatieve jaar, zijn 101 brevetten voor lesgevers voor het rijbewijs van categorie B gegeven. We zullen zien wat het na deze werving wordt, maar dat is iets om later op terug te komen.

Beide vraagstellers hebben me vragen gesteld over de ondersteuning van de sector. Na de heropstart moeten de lange wachttijden sowieso worden weg-gewerkt. Op dit ogenblik is niet in bijkomende steun hiervoor voorzien. We moeten de kandidaat-rijlesvolgers alleszins vragen nog enig geduld aan de dag te leggen.

Mijnheer Ceyskens, de termijnverlenging waar u om hebt gevraagd is op dit ogenblik nog niet aan de orde. We hebben destijds een algemene verlenging tot aan het einde van het jaar toegestaan. We monitoren en evalueren alles. We zullen zien of die termijn tot 30 september 2021 nog moet worden opgeschort. We moeten daarvoor natuurlijk ook naar de federale overheid en naar de andere gewesten kijken. Voorlopig houden we 30 september 2021 aan. Als we in de zomer zien dat de termijn te kort is, zullen we dan met die termijn moeten schuiven.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, ik heb geen bijkomende vragen, want ik heb begrepen dat we beter een later tijdstip uitkiezen om nog eens te evalueren waar we staan en wat er eventueel nog kan gebeuren. Ik wil de minister wel danken voor haar uitgebreid antwoord. Minister, zoals u zelf zegt, is het misschien een beetje vroeg dag om al conclusies te trekken en dringende actie te ondernemen.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Ik sluit me volledig aan bij de conclusie van collega Van Miert.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik heb een aansluitende vraag waarop de minister misschien niet meteen kan antwoorden, maar wat wel een belangrijke bezorgdheid is. We hebben nood aan bijkomende instructeurs en dus aan opleidingen voor die instructeurs. Mij bereikte een bericht van iemand die rijles geeft, dat zij ook nieuwe instructeurs moet opleiden. Dat betekent dat die persoon op dat moment met vier mensen in de auto zou zitten omdat tegelijkertijd verschillende mensen moeten worden opgeleid. Dat kan in coronatijden toch niet de bedoeling zijn. Minister, wordt er in de protocollen die bij de opstart zijn voorzien, daar ook aandacht aan besteed? Wilt u eventueel het signaal aan de opleidingscentra geven om niet met vier in een auto te gaan zitten maar om rekening te houden met de coronamaatregelen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: U zult begrijpen dat ik de protocollen niet allemaal van buiten ken. We hebben alleszins een protocol. Ik zal zeker die bekommernis meenemen. Mij is het alleszins niet ter ore gekomen dat ze verplicht met vier in een auto zouden moeten zitten, maar we zullen dat zeker meenemen. Mocht dat inderdaad zo zijn, dan is het een terechte bekommernis. We nemen het mee en geven het door aan de sector om te kijken wat daar van aan is.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verplichte ritregistratie in Chiron op basis van het nieuwe Taxidecreet – 1235 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Goedemiddag, voorzitter, minister, collega's. Vanaf 1 januari 2020 is het nieuwe Taxidecreet van kracht. Dit decreet verplicht onder meer de realtime registratie van elke bezoldigde taxirit in Chiron, de centrale databank van de Vlaamse overheid. Via Chiron zouden geregistreerde ritten meteen geraadpleegd en gevalideerd worden door wettelijk bevoegde personeelsleden van de overheid. De oorspronkelijk voorziene deadline voor de verplichte ritregistratie werd van 1 juli 2020 verschoven naar 1 november 2020.

In een artikel op TaxiPro.be, het vakblad van de taxisector, deelt de woordvoerder van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) kort voor de feestdagen echter mee dat tot op dat ogenblik slechts een derde van de 370 taxi-bedrijven die 'Chironplichtig' zijn, de koppeling met de databank heeft gemaakt.

Nog volgens deze woordvoerder zouden slechts 122 exploitanten de Chironplicht volledig naleven, 107 bedrijven bevinden zich nog in de testomgeving, maar een aanzienlijk deel, in concreto niet minder dan 141 exploitanten, zouden volgens uw departement nog geen enkel initiatief genomen hebben om zich te verbinden met uw overheidsdatabank.

Het ontbreken van onder meer privacyprotocollen en een sluitend uitvoeringsbesluit ligt volgens uw departement aan de basis van deze problemen binnen de taxisector. Ook een effectieve controle door de politie op de naleving van de Chironplicht zou hierdoor niet mogelijk zijn. Zonder een voorafgaand privacy-protocol zou de politie immers geen rechtsgeldige toegang tot uw Chirondatabank hebben.

Minister, klopt het verhaal van de woordvoerder van MOW, en zijn er intussen nog steeds problemen binnen de Vlaamse taxisector wat betreft de naleving van die plicht?

Indien blijkt dat een deel van deze taxibedrijven de plicht nog steeds niet kan of wil naleven, wat zijn hiervan dan de oorzaken en welke maatregelen zult u nemen of hebt u intussen reeds genomen?

Vanaf wanneer zullen politie en uw inspectiediensten in staat zijn om effectief en efficiënt controles op de naleving te kunnen uitvoeren en handhavend te kunnen optreden? Wordt er, rekening houdend met de gemelde problemen bij de opstart, nog in een gedoogperiode voorzien waarbij politie- en inspectiediensten louter waarschuwend in plaats van repressief zullen optreden indien door hen wordt vastgesteld dat die plicht niet of niet volledig wordt nageleefd? Zo ja, tot wanneer loopt deze gedoogperiode?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Ryheul, ik dank u voor uw vragen. Uiteraard wil ik de woordvoerder van het departement niet tegenspreken. Zoals u terecht zei, klopt het dat nog niet alles perfect verloopt inzake de naleving van die Chironplicht. U weet dat de taxisector momenteel ook met serieuze problemen kampt, zeker door de coronacrisis. Dit maakt het voor hen niet simpel om de nodige omvormingen door te voeren.

Initieel was voorzien dat de koppeling aan de databank zou gebeuren op 1 juli 2020. Door corona en de complexiteit van de te bouwen databank werd de verplichting uitgesteld tot 1 november. Maar zoals u al hebt aangegeven, is nog niet iedereen gekoppeld aan die Chirondatabank. Een aantal taxibedrijven en leveranciers hebben proactief gehandeld en zijn perfect in regel, maar er zijn er ook een aantal die vertraging oplopen. De administratie heeft al een aantal mails gestuurd met de boodschap om toch het nodige te doen en met de instructies wat zij horen te doen. Wanneer zij contact opnemen met de administratie, worden zij daar ook bij begeleid en geholpen.

Wat de handhaving betreft, kan de politie momenteel zelf handhaven door een fysieke controle uit te voeren. Zij kunnen nagaan of de vergunning en bestuurderspas fysiek aanwezig zijn. Ik denk wel dat we hier een beetje mildheid aan de dag moeten leggen, gelet op het feit dat het gaat om een sector die door corona al heel zwaar getroffen is. Het doel is alleszins dat de politie rechtstreeks de databank kan raadplegen. Hiervoor wordt voorzien in een aantal protocollen die nog ondertekend moeten worden door de politie. Ik neem aan dat dit binnenkort kan worden afgehandeld.

Ik geef eerlijk toe dat er een gedoogperiode was die nu echter op zijn einde begint te lopen. Vanuit de administratie wordt zo kort mogelijk op de bal gespeeld richting gemeenten en taxisector, om punctuele vragen, bezwaren en misverstanden te beantwoorden. De administratie werkt heel laagdrempelig om zo iedereen te kunnen begeleiden en steunen waar nodig.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het doet me alvast plezier te horen dat u alles van nabij opvolgt. Zoals u weet, lijdt de taxisector een groot omzetverlies door de coronacrisis. Uw diensten moeten er dan ook vanuit concurrentieel oogpunt nauwgezet op toezien dat er binnen de taxisector geen Chironplicht op twee snelheden ontstaat: een waarbij het taxibedrijf zware kosten doet om alle door u opgelegde plichten strikt te kunnen naleven, en een ander waarbij het taxibedrijf illegaal financieel voordeel geniet door deze verplichting niet na te leven.

Het doet me ook plezier om te horen dat uw diensten enige mildheid aan de dag leggen en dat die gedoogperiode nog een beetje verderloopt. Ik heb in dat verband ook geen andere vragen meer, minister.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het natuurbeheer door De Vlaamse Waterweg nv
– 1251 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Brecht Warnez aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het houthakbeheer door De Vlaamse Waterweg nv
– 1329 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Veel rivieren en kanalen hebben een belangrijke functie voor het landschap en de natuur in Vlaanderen. Ook in het regeerakkoord wordt hier veel belang aan gehecht. Zo wordt in het regeerakkoord gesteld: "We realiseren een functioneel en samenhangend netwerk van groen-blauwe infrastructuur. (...) Waar mogelijk, wordt het netwerk van buurtwegen, fietspaden, lokale wegen, gewestwegen, spoorwegen, waterlopen, ... ecologisch opgewaardeerd door aangepaste inrichting en beheer van bermen, taluds en oeverzones."

De Vlaamse Waterweg heeft een belangrijke rol in de realisatie van deze groen-blauwe netwerken en infrastructuur langs de kanalen en rivieren in Vlaanderen. Voor het seizoen 2020-2021 werden een aantal kapwerken gepland. Ik heb die cijfers opgevraagd, en daaruit bleek dat het over een strook van 151 kilometer langs de waterwegen bleek te gaan. De Vlaamse Waterweg stelt dat het gaat over hakhoutbeheer. Bij hakhoutbeheer worden periodiek, meestal om de 8 à 12 jaar, gefaseerd en op kleine schaal opgaande struiken en bomen gehakt. Dat is de definitie van hakhoutbeheer, maar op het terrein hebben we daar toch vragen bij. De ingrepen die De Vlaamse Waterweg plant, omvat veelal de kapping van bomen tot 1 meter omtrek. Het gaat echter ook vaak over bosjes die ouder zijn dan 8 à 12 jaar, soms zijn ze zelfs 50 jaar of ouder.

Er wordt ook gekapt op zeer grote schaal. Ik heb uit de lijst die ik had opgevraagd over de kappingen in 2020-2021, de belangrijkste aansluitende zones gehaald. Daaruit bleek bijvoorbeeld dat er 25 kilometer wordt gekapt langs de Dender, 14,5 kilometer langs de Moervaart en Boven-Durme, 28,2 kilometer langs het Afleidingskanaal van de Leie, 8,5 kilometer langs het kanaal Gent-Brugge en 27,6 kilometer langs het Leopoldkanaal. Deze zones zijn goed voor bijna 20 hectare. Het gaat in totaal over ongeveer 43 hectare. Een aantal van deze kappingen zijn opgenomen in een beheerplan. Die beheerplannen voldoen eigenlijk niet aan een juridisch statuut. Ze zijn niet onderworpen aan een openbaar onderzoek. Het is niet evident om de beheerplannen te raadplegen. Ze zijn niet publiek consulteerbaar. Je moet ze opvragen.

Ik ontvang dan ook veel klachten van zowel lokale besturen als burgers. De communicatie van De Vlaamse Waterweg is ook heel beperkt. Buurtbewoners en recreanten worden niet geïnformeerd over de kappingen. Ook het overleg met de lokale stakeholders is zeer beperkt. Steeds meer mensen voelen zich betrokken bij de natuur in hun omgeving, maar ze begrijpen niet goed wat er langs de kanalen gebeurt. Het lijkt me dan ook evident dat ook De Vlaamse Waterweg zich inschrijft in het verhaal van het natuurbeheer in Vlaanderen en voldoet aan die hedendaagse noden.

In een heel recente aanvraag van een omgevingsvergunning voor de kapping van bomen met een omtrek groter dan 1 meter van De Vlaamse Waterweg, wordt letterlijk gesteld dat als beheerprincipe geldt dat er geen bomen of andere houtige gewassen op de waterkering mogen zijn.

Minister, kunt u duiding geven bij uw visie over de aanwezigheid van bomen en struiken op bermen, dijken en andere infrastructuur langs kanalen en rivieren? Onderschrijft u de beheervisie dat er geen bomen of andere houtige gewassen mogen zijn?

Burgers en lokale besturen worden vaak niet gehoord en over het hoofd gezien bij beslissingen. Bent u akkoord dat het aangewezen is om de beheerplannen voor het beheer van de oevers langs kanalen en rivieren met een juridisch statuut en een openbaar onderzoek op te maken?

Bent u akkoord dat het hakhoutbeheer gefaseerd en gedifferentieerd aangepakt moet worden, waarbij massale kappingen voor grote oppervlaktes en lange trajecten niet aangewezen zijn? Bent u akkoord om hiervoor duidelijke richtlijnen uit te werken, die De Vlaamse Waterweg dan moet volgen?

Zult u de communicatie voorafgaand aan de beheerwerken versterken?

De voorzitter: De heer Warnez heeft het woord.

Brecht Warnez (CD&V): Voorzitter, collega's, dank dat ik te gast mag zijn in jullie commissie. Collega Schauvliege heeft al heel goed de belangrijke rol van De Vlaamse Waterweg bij het beheer van randen en bermen langs Vlaamse rivieren en kanalen geschetst. Het betekent dat De Vlaamse Waterweg verantwoordelijk is voor heel wat mooie en waardevolle stukken natuur die vaak langs fiets- en wandelroutes gelegen zijn. De Vlaamse Waterweg beschikt hiervoor over groenbeheerplannen.

Recent ontstond in Sint-Joris, Beernem nog heel wat commotie rond de houthakwerken die de Vlaamse Waterweg liet uitvoeren langs het Kanaal Gent-Oostende. Langs het jaagpad vond een ruwe kapbeurt plaats waarbij oude appelbomen, zomereiken en elzen van meer dan 1 diameter omtrek tegen de vlakke gingen.

Het groen- en houthakbeheer langs onze waterwegen is uiteraard belangrijk. Op die manier komt bijvoorbeeld heel wat licht op de bodem en kunnen voorjaarsbloeiers en andere planten beter bloeien. Het zorgt voor een verjonging van de beplanting en een meer divers ecosysteem. Toch is het heel belangrijk dat dit op geleidelijke en regelmatige basis gebeurt, en niet met de botte bijl.

Het pijnlijke aan de zaak in Beernem – en dat is ook wat collega Schauvliege schetste – is dat zowel het gemeentebestuur als de buurtbewoners niet op de hoogte waren gebracht. Bij dat soort werken zijn communicatie en betrokkenheid nochtans heel belangrijk, indien we draagvlak willen creëren.

Minister, hoe wordt gefaseerd voorzien in onderhouds- en beheerswerken van bermen en randen langs de Vlaamse rivieren en kanalen, zodat kaalkappen kunnen worden vermeden?

Op welke manier worden burgers en gemeentebesturen op de hoogte gehouden van kappingen en beheerswerken, in het bijzonder als het om omvangrijke werken gaat? Hoe krijgen zij inspraak?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank beide gasten in deze commissie, mevrouw Schauvliege en de heer Warnez, voor hun vragen. Zo'n houthakbeheer raakt inderdaad heel wat mensen. Zeker als het enorm is, krijgen we heel veel reacties van mensen die bekommerd zijn of die in de omgeving wonen. Zoals jullie allebei terecht schetsen, is de communicatie hierrond zeer belangrijk en moet daar in de toekomst nog meer op worden ingezet. Ik ben het daar volledig mee eens.

We hebben een en ander nagevraagd bij De Vlaamse Waterweg. Mevrouw Schauvliege verwijst terecht naar de schriftelijke vragen die zij daarover in het verleden heeft gesteld.

Wat de visie van De Vlaamse Waterweg betreft over het beheer van de oevers van de kanalen en de waterwegen, wil ik graag ingaan op de concrete beleidsvoorstellen die we daaromtrent willen inzetten.

Ten eerste ga ik in op de beheersvisie rond bermen en dijken. De Vlaamse Waterweg tracht voor alle waterlopen bermbeheerplannen op te maken om de oevers zo optimaal ecologisch mogelijk te beheren.

U weet dat de dijken het achterliggende land moeten beschermen tegen overstromingen. Dat is de primaire veiligheidsfunctie van de dijken en die mag door niets of niemand in het gedrang komen. Bij een harde waterkering is er meestal geen probleem, daar is er ook meestal geen vergroening. Maar bij de zachte waterkering is er meestal wel een groen karakter, meestal een grasmat die een essentieel onderdeel is van de dijk en bijdraagt tot de erosiebestendigheid van de dijk. Daarom geeft men aan dat er bij voorkeur geen bomen zijn op die waterkering, omdat die problemen kunnen veroorzaken. De heer Warnez heeft het eigenlijk al geschetst. Die bomen kunnen zorgen voor erosie; ze kunnen de inspectie verhinderen; ze kunnen dieren aantrekken en op die manier zorgen voor vergravingen; ze kunnen zorgen voor instabiliteit door het uitspoelen van grond via de wortels of ontgrondingskuilen door het omwaaien van bomen enzovoort. Daarom heeft men als algemeen beheerprincipe opgenomen dat er geen bomen of andere houtige gewassen op de waterkering aanwezig mogen zijn.

Waarom heeft men dat opgenomen? Dit standpunt is gebaseerd op de onderbouwing door de afdeling Geotechniek en het Waterbouwkundig Laboratorium, als ook door Nederlandse studies en handleidingen, die duidelijk aangeven dat houtige grassen en bomen op die waterkering kunnen zorgen voor problemen voor de veiligheid. Liefst niet dus, maar mits de nodige controle kan daar wel in beperkte mate van worden afgeweken. Lokaal kunnen soms reeds aanwezige bomen langs de rivierzijde van de dijk wel blijven staan, op voorwaarde dat ze ook daadwerkelijk in een hakhoutbeheer worden opgenomen, zodat het risico op windworp en dergelijke beperkt blijft.

Het hakhoutbeheer wordt ook opgenomen in de groenbeheerplannen. Het gaat om een cyclisch beheer, waarbij de lengte van de cyclus mee wordt bepaald door de groeisnelheid van de bomen, zodat het omwaaien van bomen maximaal beperkt blijft. De in de code van goede natuurpraktijk hiertoe voorziene termijnen zijn in dat opzicht meestal te lang, zo geeft men aan. Men heeft daar bijvoorbeeld een cyclus van vier jaar voor wilgen en van acht jaar voor andere bomen. Omdat dat een vrij lange periode is, heeft men gevraagd om in uitzonderingen te voorzien via de groenbeheerplannen. Bij de opmaak van die groenbeheerplannen gebeurt er telkens ook een screening: voor welke zones is het nodig een natuurbeheerplan op te maken? De Vlaamse Waterweg wenst in eerste instantie prioriteit te geven aan die zones die gelegen zijn in Natura 2000-gebieden. Daarna kunnen desgevallend ook de andere zones aan bod komen, maar men focust in eerste instantie op die Natura 2000-gebieden omdat men daar nog heel wat werk voor de boeg heeft. Die plannen, die nu worden opgemaakt, worden telkens ook ter sprake gebracht in het periodiek overleg tussen De Vlaamse Waterweg enerzijds en de natuurverenigingen anderzijds.

Dat is globaal de visie. Wat betekent dat dan specifiek voor de concrete beleidsaanpak, de concrete beleidsmaatregelen? Ik kan uw standpunt volgen dat massale kappingen over grotere tracés of grotere oppervlaktes inderdaad niet aangewezen zijn. Dat leidt tot heel veel commotie en ongenoegen. Vandaar dan ook de vraag

om te gaan naar een nog meer oordeelkundig beheer en een veel kleinschaligere aanpak. Wel geeft men aan dat men soms toch grote percelen moet behandelen, wanneer er gedurende langere tijd geen hakhoutbeheer heeft plaatsgevonden. Dat zijn waarschijnlijk de situaties waarnaar u verwijst.

Wat het participatief traject betreft, kan ik alleszins meegeven dat, in samenspraak met het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO), De Vlaamse Waterweg duidelijke richtlijnen zal laten opstellen om massale kappingen op grote oppervlaktes in de toekomst zo veel mogelijk te voorkomen.

Uiteraard is ook de communicatie heel belangrijk. We hebben aan De Vlaamse Waterweg meegegeven dat daar veel meer aandacht aan moet worden besteed. Dat geldt eigenlijk niet alleen bij De Vlaamse Waterweg. We krijgen dergelijke problemen ook te horen wanneer er groot hakhoutbeheer bij de gewestwegen is. Ook het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) wordt daar meermaals mee geconfronteerd. We focussen dus echt wel op die communicatie wat dat betreft. Daarom hebben we gevraagd dat er op de website van De Vlaamse Waterweg minstens een lijst zou worden gedeeld van de locaties waar hakhoutbeheer zal worden uitgevoerd. Uiterlijk tegen einde januari zal er ook een tekst op de website worden geplaatst waarin het houthakbeheer wordt toegelicht. Waarom dat gebeurt, wanneer dat gebeurt en welke de impact is, dat moet er allemaal duidelijk worden omschreven. Ook komt er dus een overzicht van alle locaties waar dat hakhoutbeheer zal plaatsvinden voor de periode 2021-2022. Later zal er ook een meerjarenplanning worden gebracht.

Daarnaast is er ook, opnieuw, het halfjaarlijkse territoriaal overleg tussen De Vlaamse Waterweg en de diverse milieuverenigingen. Dat is uiteraard ook heel belangrijk. Bij de opmaak van de recente plannen werd vooraf ook een toelichting gegeven aan de milieuverenigingen, zodat zij volledig mee zijn ter zake. Het gaat onder meer over de beheerplannen voor het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, het kanaal Gent-Oostende en het Zuidervaartje. Daar zitten de milieuverenigingen ook specifiek mee in de klankbordgroep. Het ANB en De Vlaamse Waterweg hebben alleszins het voornemen om in de toekomst nog meer te communiceren. We hebben hen duidelijk gevraagd meer te communiceren over de geplande werkzaamheden.

Mijnheer Warnez, u hebt verwezen naar wat in december 2020 is gebeurd. Ik heb de foto's gezien. Dat heeft een enorme impact, het is heel belangrijk in de toekomst vooraf te communiceren. Ik denk dat er een misverstand is geweest. Dat is tijdens een korte termijn voorafgaand aan de effectieve werken gebeurd. Nu geven sommige lokale besturen aan dat ze hier te weinig bij zijn betrokken.

We zijn het allemaal eens over een oordeelkundiger beheer, een kleinschaliger aanpak en een betere communicatie. De publieke actoren moeten meer bij de beheersplannen worden betrokken. Ook daar willen we zeker werk van maken. Om commotie te voorkomen en om duidelijk te maken dat iedereen hier van bij de aanvang bij wordt betrokken, moet er nog meer overleg met de lokale besturen en met de natuurverenigingen zijn. De Vlaamse Waterweg heeft aangegeven samen met de andere actoren, het ANB, het AWV, het INBO en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) een gezamenlijk charter op te zullen stellen waarin de visie en de doelstellingen worden onderschreven. Ik hoop dat we zo meer draagvlak zullen krijgen en alleszins voor een kleinschalige aanpak zullen kunnen gaan.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, ik dank u hartelijk voor uw uitgebreid antwoord. Ik hoor dat er wel een paar bijstellingen komen en daar ben ik heel

tevreden mee. Ik wil nog op een paar zaken wijzen en een bijkomende vraag stellen.

Ik heb gezien dat in de documenten van De Vlaamse Waterweg altijd wordt verwezen naar het feit dat er geen bomen op de waterkering van dijken mogen staan. Als het om dijken gaat, begrijp ik dat. We moeten ervoor zorgen dat we beschermd zijn tegen dijkbreuken en we kunnen eigenlijk niet tolereren dat er een kans op overstroming is doordat er mogelijk barstjes of scheuren komen in de waterkeringen die we plaatsen. Die kanalen zijn echter geen dijken. Dat zijn geen waterkerende wanden of zo. Die kanalen kunnen boomgroei perfect aan. Ik begrijp niet waarom De Vlaamse Waterweg dat allemaal over een kam scheert.

Ik heb eens grondig gekeken naar de studies waar in Nederland naar wordt verwezen. Op basis van die studies wordt beslist of bomen al dan niet kunnen blijven staan. Ze maken de stelling daar niet zo hard. Er is een hele strategie op basis waarvan wordt beslist of bomen en struiken al dan niet kunnen blijven staan. Volgens mij is dit een oordeelkundiger manier van aanpak. Ik denk dat we daar in de toekomst zeker naartoe moeten gaan.

Mijnheer Warnez, u hebt het over de case van het kanaal Gent-Oostende gehad. Die kanalen hebben niets met waterkering te maken. Daar is geen overstromingsgevaar. Het is absoluut niet nodig daar rigoureuus te kappen.

Het hakhoutbeheer geeft aan dat de cyclus voor sommige boomsoorten te kort is. Het probleem is niet zozeer dat de cyclus in sommige gevallen te kort is, maar dat we voelen dat in Vlaanderen de meeste commotie is ontstaan omdat het achterstallig beheer als hakhoutbeheer wordt behandeld. Het gaat erom dat bomen worden gekapt alsof het om hakhoutbeheer gaat. Het gaat echter om achterstallig beheer en daar is een natuurvergunning voor nodig. Dat moet opnieuw gebeuren. Volgens mij is dat het probleem.

Minister, u hebt verklaard dat u niet meer akkoord gaat met die grootschalige aanpak en dat hieraan zal worden gewerkt. Ik ben daar heel tevreden mee, maar ik stel vast dat voor het kapseizoen 2020-2021 nog wel van grootschalige kappingen is uitgegaan. U hebt een protocol en een bijstelling van de code van goede natuurpraktijken beloofd. Mijn concrete vraag is of u bereid bent de voor de komende weken en maanden geplande kappingen stil te leggen en af te stemmen op die nieuwe afspraken voor weer tot grootschalige kappingen wordt overgegaan. Ik heb daarnet een aantal oppervlaktes vernoemd. Dat is niet min. Als die kappingen worden uitgevoerd, riskeren we weer wat commotie teweeg te brengen. Zult u de planning voor dit jaar bijstellen op basis van de afspraken waarover u net sprak?

De voorzitter: De heer Warnez heeft het woord.

Brecht Warnez (CD&V): Minister, dank u wel voor het zeer uitgebreide antwoord. U hebt aangegeven dat er zeker en vast rationele redenen zijn om aan houthak- en groenbeheer te doen. Ik kan dat uiteraard onderschrijven. Ik volg collega Schauvliege wel een beetje in die zin dat u hebt aangegeven dat het houthakbeheer cyclisch is, maar ik denk dat we allemaal wel aanvoelen dat achterstanden tot brutere kapbeurten leiden. Gaat u die achterstanden geleidelijk aan inhalen en kunt u op een zekere manier garanderen dat die niet verder vergroot worden?

Ik wil onderstrepen dat ik blij ben dat u onderschrijft dat de communicatie cruciaal is, want dat ligt veel mensen na aan het hart. Als er een kaalkap is, moeten we dat uitleggen aan de mensen. Bij het organiseren van dergelijke ingrepen lijkt me zelfs een inspraakprocedure gepast, en volstaat het niet om het zomaar aan de mensen uit te leggen. Het is zeker goed dat daar meer aandacht voor komt. Komen er concreet dan ook formele richtlijnen voor de communicatie? Zal er in een bepaalde doelgroepencommunicatie ook expliciet worden verwezen naar de band

met de gemeentebesturen, die de ideale partners zijn om een lokale doelgroepencommunicatie te voeren?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, mijn bijkomende vraag sluit aan bij wat collega Warnez daarnet nog vertelde. Ik hoorde u vertellen dat er nog moet worden overlegd, dat er periodiek overleg is met milieuverenigingen en dergelijke, dat men advies moet vragen of minstens kennis geven aan het ANB enzoverder enzoverder. Ik miste daar één zaak. Het gaat dan over de lokale besturen. Ik denk nochtans dat de Vlaamse overheid veel kan leren van de gemeenten. U bent zelf burgemeester, u weet dus zeer goed dat daar veel praktijkervaring zit over hoe je een openbaar werk bekendmaakt aan de mensen. Dat leg je uit op een heel tastbare manier: een website of een pagina op een website, berichten enzovoort. Dat is allemaal goed en wel, maar ik denk dat het soms ook nog op de artisanale manier mag gebeuren, dat men gewoon op de zone waar mensen gaan wandelen en fietsen, op voorhand aanduidt waar er welke werken komen, hoelang ze zullen duren en waarom die werken er zijn. Met een draagvlak voor die werken zal de communicatie veel minder een probleem vormen dan vandaag het geval is.

Het geval in Beernem is mij heel goed bekend. Als je dan als burger of als lokaal politicus vaststelt dat er kapwerken zijn gestart zonder meer, zonder enige info of communicatie, dan is dat frustrerend en wraakroepend. Ik hoop dat daar nu echt lessen uit worden getrokken. Ik roep u en vooral De Vlaamse Waterweg op om eens goed te kijken naar de lokale praktijk om samen met de steden en gemeenten werk te maken van een proactief en verstandig communicatiebeleid.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Ik wil niet in herhaling vallen. Ik treed de collega's bij, zeker Bert Maertens, die zei wat lijkt op wat ik zou willen zeggen. De berichten hebben mij ook bereikt. Het is anno 2021 niet normaal dat je in een gebied wandelt en niet eens wordt ingelicht over wat daar te gebeuren staat, waardoor je ook niet eens een bezwaar kunt indienen. Ik was zelf verwonderd dat dat nog kan. Minister, ik hoop, ik denk samen met de collega's, dat dit in een tijdspanne van een tot drie maanden op punt kan worden gezet, met duidelijke protocollen voor hoelang men op voorhand de bevolking zal inlichten, en zeker ook de gemeentebesturen, want het zijn zij die het altijd moeten gaan uitleggen. Voor de mensen is het om het even wie de schade aanricht. Als ze is aangericht, richt men zich vooral tot de gemeentebesturen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De casus in Beernem hebben we opgevraagd. Dat is inderdaad een voorbeeld van hoe het niet moet, daar kan ik u volledig in bijtreden. Uit de documenten die men mij ter beschikking heeft gesteld, blijkt dat de gemeente Beernem veertien dagen voor de aannemer begon met de werken, verwittigd werd. De gemeente kreeg een e-mail. Nadien hebben de mensen van de gemeentelijke werkplaatsen klaarblijkelijk vastgesteld dat er bomen waren gemarkeerd en is men gaan vragen wat er stond te gebeuren, maar dan begon men al met de kap. Ik begrijp dat dat heel wat verontwaardiging met zich meebracht. Dat is inderdaad de manier waarop het niet moet. Mensen moeten daar beter bij worden betrokken en de communicatie naar de lokale besturen moet beter, zodat zij de bevolking kunnen informeren.

Maar dan zeg ik opnieuw dat ik het engagement heb van De Vlaamse Waterweg om onder meer te zorgen voor een betere communicatie. Dat kan door de beheersplannen publiek te maken. Als die tegen het einde van de maand publiekelijk toegankelijk zijn op de website van De Vlaamse Waterweg, dan zal dat al voor heel

wat beterschap zorgen. Natuurlijk moeten de mensen dan wel nog actief op zoek gaan naar de informatie.

Ik denk dat men bijkomend ook nog breder kan informeren en communiceren. Wat dat betreft, kan het overleg met de lokale besturen en met die natuurverenigingen nog geïntensifieerd worden zodat iedereen beter op de hoogte is en er niet pas wordt gecommuniceerd een paar dagen voor de werken beginnen.

Men zal het charter mee opmaken en ondertekenen. We zullen dat zeker blijven opvolgen.

Wat de voor 2021 geplande werken betreft, moet ik vandaag het antwoord schuldig blijven. Ik zal de bezorgdheid over die voorafgaande communicatie wel doorgeven aan De Vlaamse Waterweg.

We pleiten ook voor geen al te grootschalige aanpak, niemand zit te wachten op een kaalkap. In mijn gemeente is er ook een kanaal en na het hakhoutbeheer lijkt het daar telkens zo kil. Maar het moet natuurlijk ook onderhouden worden. En zo kom ik terug op de opmerking van mevrouw Schauvliege. Wat die bomen op die waterkering betreft, is het principe dat we dat niet willen maar daar is een beetje een gedoogbeleid. Daardoor kan daar in beperkte mate van afgeweken worden op voorwaarde dat er geen veiligheidsrisico is, vooral dan wanneer die bomen kunnen omwaaien en dus een impact kunnen hebben op de dijk. Liefst niet dus, maar het wordt wel in beperkte mate gedoogd. En dan moet uiteraard ook dat hakhoutbeheer daar onmiddellijk aan gekoppeld worden.

Het achterstallig beheer moet zo snel mogelijk worden weggewerkt. Ik kan u vandaag dan ook niet in detail zeggen of er geen enkel grootschalig hakhoutbeheer gepland is voor 2021. Ik zal dat navragen maar de communicatie moet in elk geval uitgebreider en intenser. Daarnaast pleiten we ook voor kleinschalige projecten.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij met de uitspraak die ik hier vandaag hoor. Ik moet er wel bij zeggen dat het vorig jaar net hetzelfde verhaal was. Enkele kilometers voor Beernem was er totaal geen mogelijkheid om dat bij te sturen. Ik ben dan ook heel tevreden dat stappen in die richting worden gezet. Ik wil echter nog aandringen op een belangrijk punt. We hebben het hier vandaag gehad over het aanpassen van de codex, van de afspraken en over de ondertekening van een soort van protocol en een betere communicatie. Het is niet alleen belangrijk om te communiceren maar ook om mensen actief te betrekken bij dit verhaal. Dan bedoel ik niet alleen meedelen wat er zal gebeuren maar mensen op het moment dat wordt beslist over het beheer van die kanalen – het gaat immers over lange berm en zones in het landschap – ook inspraak geven om daar mee over na te denken. Dat kan perfect met de wetenschap dat dingen veilig moeten gebeuren.

Wanneer dus beheerplannen worden opgesteld, en ik dring erop aan dat dit verder gaat dan alleen in Natura 2000-gebieden, moet dat, zoals ook gebeurt voor de andere gebieden waar beheerplannen voor worden opgemaakt, gebeuren met een openbaar onderzoek waarbij mensen input kunnen leveren. We hebben dan een document zodat iedereen weet wat de toekomst is van het beheer van die zone. Dat is de meest duurzame manier van werken. Nadien moet dan ook systematisch worden gecommuniceerd wat het doel is. Die samenwerking en inspraak zijn een essentieel onderdeel van het beheer, ook om het aanvaardbaar te maken voor iedereen.

De voorzitter: De heer Warnez heeft het woord.

Brecht Warnez (CD&V): Minister, ik ben blij met de engagementen naar de burgers, naar de gemeentebesturen en naar de natuur langs onze waterwegen. We kijken ernaar uit.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over extra vervoerscapaciteit voor het buitengewoon onderwijs – 1265 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): We hebben het in de commissie al een paar keer gehad over de vervoersproblemen naar aanleiding van de coronamaatregelen. Voor het vervoer van de leerlingen in het buitengewoon onderwijs waren er onvoldoende bussen. Er werd toen bijgestuurd door De Lijn door extra capaciteit te voorzien met extra bussen en busbegeleiders. U hebt gezegd dat er twee calls zijn uitgestuurd voor extra busvervoer. U liet in oktober weten dat er 180 extra bussen voorzien waren voor de leerlingen in het buitengewoon onderwijs.

Na de herfstvakantie zijn we opnieuw van code geel naar code oranje gegaan, wat ervoor zorgde dat er vanuit het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH) strengere regels waren voor het busvervoer. Zo moeten kinderen en jongeren die geen mondkapen kunnen opzetten meer afstand houden op de bus. Dat maakt dat er opnieuw onvoldoende vervoerscapaciteit is. Een aantal scholen hebben daar al oplossingen voor gevonden door trajecten op te splitsen, maar veel scholen hebben nog steeds te weinig bussen.

In oktober werden er 180 extra bussen voorzien voor het buitengewoon onderwijs. Werden er nog extra bussen voorzien na de verstrenging van de coronamaatregelen? Zo ja, hoeveel? Hoeveel zijn er dat dan in totaal? Hoeveel budget is hiervoor voorzien? Zijn hiervoor extra chauffeurs aangeworven? Op welke lijnen zijn die ingezet?

Hebt u weet van lokale besturen die zelf het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs deels of helemaal verzorgen? Over hoeveel lokale besturen gaat dat? Welk budget voorzien zij daarvoor? Is er een mogelijkheid dat zij hiervoor vanuit de Vlaamse overheid een tussenkomst kunnen krijgen?

Hebt u tot slot vragen ontvangen van scholen om extra bussen te voorzien? Zo ja, zult u waar mogelijk extra bussen voorzien?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er werden geen extra bussen ingezet naar aanleiding van de verstrenging. Dit komt omdat er vanaf het begin al strengere regels werden vooropgesteld en afgesproken door het departement Onderwijs in samenspraak met De Lijn en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Men heeft al volgens strengere regels gereden en de overgang van code geel naar code oranje had weinig impact op de ingezette ritten. Men was van bij aanvang al heel streng omdat men respect moest hebben voor de coronamaatregelen en de afstand. Daardoor waren er capaciteitstekorten, maar dat zorgde er ook voor dat een aantal ritten veel te lang duurden. We hebben allemaal over die schrijnende toestand gehoord van kinderen die urenlang op een bus moesten zitten. Daarom werd al van bij aanvang gekeken hoe men hieraan kon tegemoetkomen en was het niet nodig om na de latere verstrenging nog extra bussen in te zetten.

De Lijn heeft geen weet van lokale besturen die zelf leerlingenvervoer organiseren. In principe verzorgt De Lijn het zonaal leerlingenvervoer tijdens de schooldagen. Het zou kunnen dat bepaalde lokale besturen autonoom beslist hebben om nog extra bussen in te zetten, maar daar hebben wij geen zicht op. Dat is puur de lokale autonomie van die lokale besturen. Zij kunnen en mogen dat doen, en ze moeten daarover geen verantwoording afleggen ten aanzien van de Vlaamse overheid.

Hebben wij nog bijkomende vragen gekregen? U weet dat er bij aanvang van het schooljaar in september en oktober heel wat problemen werden gemeld. Die werden ook telkens systematisch overgemaakt aan De Lijn. Nadat die bijkomende bestekken in de markt werden geplaatst, hebben we geen bijkomende massale vragen gekregen. Er duiken her en der wel eens vragen op, maar die worden telkens overgemaakt aan de Lijn en na onderzoek wordt er al dan niet bijgestuurd door het inleggen van een extra bus.

Ik denk dat het voorlopig allemaal loopt zoals het moet en dat er geen noodzaak is tot bijsturing, maar we blijven alles uiteraard opvolgen en monitoren.

U weet dat wij tot aan de paasvakantie ook die extra bussen hebben ingezet. We zullen nadien kijken wat er al dan niet moet gebeuren.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het klopt in grote mate dat er extra bussen werden ingezet en het is ook in grote mate juist dat er op de meeste scholen geen problemen zijn. Maar toch heb ik begrepen dat er op sommige plaatsen wel lokale besturen zijn die bijkomende bussen hebben gevraagd aan De Lijn. Het gaat meestal over de specifieke situatie van leerlingen met bepaalde gezondheidsrisico's, waarbij er een extra toepassing van de richtlijn is waardoor er minder capaciteit mogelijk is op de bus.

Een aantal steden hebben dan op eigen initiatief extra bussen of taxi's ingezet. Zij zouden aan de Vlaamse Regering hebben gevraagd of die kostprijs – 150 euro per kind per dag – zou kunnen worden terugbetaald. Minister, kan dat nog eens worden nagekeken? De grote problemen zijn opgelost, maar er zijn een aantal specifieke situaties voor kinderen met bepaalde gezondheidsrisico's, waarbij de lokale besturen proactief – wat uiteraard positief is en wat ook tot hun autonomie behoort – eigen middelen hebben ingezet voor het vervoer, maar waarbij zij vinden dat daarin een taak is weggelegd voor de Vlaamse overheid.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, het is mij niet echt bekend dat er daarover nog vragen zijn. Ze zijn misschien beland bij het departement Onderwijs? U mag ons die casussen alleszins nog bezorgen. Wij geven alle vragen waarbij er nood is aan extra ritten door aan De Lijn. Meestal wordt daar een gevolg aan gegeven, tenzij men vindt dat er geen enkel probleem is. U hebt het over de specifieke doelgroep van kinderen met gezondheidsproblemen, waarbij de lokale besturen initiatieven nemen. U mag ons die vragen altijd bezorgen, we zullen ze dan overmaken aan De Lijn, om te kijken of er nog bijsturing nodig is. Misschien zijn ze naar het departement Onderwijs gestuurd, omdat zij in principe de planning opmaken. We kijken ernaar uit, u mag ze ons altijd bezorgen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): We zullen ze u overmaken, minister. Ze zijn inderdaad bezorgd aan het departement Onderwijs, en zij gaven als antwoord dat het onder

uw bevoegdheid valt. Ik zal ze u bezorgen. Ik ging ervan uit dat ze waren overgemaakt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over overvolle bussen en trams – 1266 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Minister, ook over dit onderwerp hebben we het al vaak gehad. Helaas kregen we onlangs opnieuw het bericht dat er overvolle trams rijden in het Antwerpse, tussen Hoboken en Wijnegem. Via de pers werden er verschillende oorzaken aangegeven voor die volle trams: de solden waren net gestart en het was koud weer. Ook zouden er veel studenten op de tram hebben gezeten. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn: zo'n drukte op het openbaar vervoer moet in de huidige coronatijden zeker worden vermeden. Dat is ook een van de redenen waarom die druktebarometer werd ingevoerd. Daarmee kunnen de vervoersmaatschappijen ingrijpen wanneer het toch te druk is. Maar in dit concrete geval bleek dat die vervoersmaatschappij niet had ingegrepen of toch niet tijdig had kunnen ingrijpen. Zo zijn er nog een aantal voorbeelden geweest.

We hebben dit al een aantal keren aangekaart in deze commissie. We hebben ook al gevraagd om de capaciteit uit te breiden of het maximum aantal passagiers te beperken. In het laatste Overlegcomité voor de kerstvakantie was er sprake van extra vervoerscapaciteit bij De Lijn om de coronaregels gemakkelijker na te leven.

Naar aanleiding van die feiten, willen we graag een aantal vragen stellen.

Minister, hoe evalueert u die druktebarometer? Heeft dit volgens u geleid tot een betere spreiding van de reizigers op drukke lijnen? De druktebarometer zit geïntegreerd in de app van De Lijn, maar hebt u een zicht op cijfers over het gebruik hiervan?

Hebt u zicht op het aantal incidenten met overvolle bussen of trams? Hoeveel keer kleurde de druktebarometer reeds rood?

Wordt er ook een gevolg aan gegeven wanneer de druktebarometer voor een bepaalde tram of bus, of voor de volledige lijn rood kleurt? Kunnen lijncontroleurs dan ingrijpen of blijft de verantwoordelijkheid enkel bij de reiziger?

Op trams en bussen van De Lijn geldt de regel van anderhalve meter afstand niet. We hebben het daar uiteraard al vaker over gehad. In het buitenland, bijvoorbeeld in Nederland, is dat wel het geval. Kunt u vertellen wat de reden is om daaraan vast te houden? Tijdens het laatste Overlegcomité werd er toch verwezen naar die extra capaciteit.

Hoe evalueert u de inzet van die privébusen ter versterking van het reguliere aanbod? Welk budget is daaraan gespendeerd, en tot wanneer is dat ondertussen vastgelegd?

Ondertussen zullen we binnenkort bijna een jaar met corona zitten. Welke maatregelen zijn er nog genomen, behalve die druktebarometer en de privébusen, om dergelijke incidenten te voorkomen, of voorziet u nog in bepaalde maatregelen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, dank u wel voor de vragen. Met de druktebarometer geeft De Lijn inderdaad een indicatie van de voorspelde drukte. Zoals u al zei in uw inleiding, die druktebarometer is op zo'n manier geïntegreerd in de app van De Lijn dat die onmiddellijk zichtbaar is bij het opvragen van de doorkomsten of de realtime-informatie van De Lijn aan de halte. Tijdens de jongste 30 dagen werd de info ruim 4,3 miljoen keer opgevraagd. We merken daar dus echt een stijgende trend.

Nu, dat opvragen is één zaak. Om daaruit te concluderen dat die informatie ook daadwerkelijk een impact heeft op het reisgedrag van de reiziger, daarvoor is het vandaag nog iets te vroeg. U verwees in uw inleiding ook naar de overvolle tram tussen Hoboken en Wijnegem. De verantwoordelijkheid ligt natuurlijk ook nog altijd bij de reiziger, zeker als het gaat over die trams. Die trams komen om de tien minuten, hooguit om de vijftien minuten. Als de reiziger ziet dat een tram overvol is, dan zou hij de verantwoordelijkheidszin aan de dag moeten leggen om te beslissen nog tien minuten te wachten op de volgende tram. Bij dezen doe ik ook nogmaals een oproep om alleen noodzakelijke verplaatsingen te doen. U verwees naar de soldenperiode en dergelijke meer, maar we moeten alleszins de mensen blijven oproepen om drukke momenten en plaatsen te vermijden, en ook om trams voorbij te laten gaan als ze zien dat die overvol zijn, om dan te wachten op de volgende.

U vroeg naar de cijfers. We hebben die opgevraagd. Het aantal klachten is alleszins enorm gedaald nadat de versterkingsritten operationeel werden. In september hadden we nog 784 klachten. In november waren dat er nog 36, en in december nog 34. Als we dat afzetten tegen september is er dus een enorme daling qua klachten. We denken dus dat de druktebarometer zijn werk doet door voor elke rit een voorspelling te maken.

In de voorbije dertig dagen voorspelde de druktebarometer 5 procent rode ritten bij de trams en 1 procent rode ritten bij bussen. Opnieuw, bij de trams is de frequentie hoger. Men geeft aan dat er recent eigenlijk geen rode ritten meer waren. We denken dus dat die barometer wel goed zijn werk doet.

Wordt er een gevolg aan gegeven wanneer een bus of lijn rood kleurt? Opnieuw, in eerste instantie ligt de verantwoordelijkheid bij de reiziger, die overvolle bussen en trams moet mijden. We moeten eigenlijk ook nog altijd verwijzen naar de regels die nog altijd gelden. Thuiswerk is verplicht. In de scholen wordt er meestal afwisselend lesgegeven. Noodzakelijke verplaatsingen doet men het liefst buiten de spitsuren. Dat zijn nog altijd de regels, maar we moeten ze ook continu blijven herhalen, want velen zijn ze ook al wel wat vergeten.

De lijncontrole gebeurt ook nog altijd. Er gebeuren nog altijd dagelijkse tellingen. Aan de drukke haltes zet De Lijn ook nog altijd haar lijncontroleurs in.

Ik kom tot uw vierde vraag, over Nederland. Onze administratie heeft de jongste Nederlandse protocollen bekeken. Ook daar moet de anderhalve meter waarvan sprake worden gerespecteerd. Dat geldt in de gebouwen en op de perrons, maar niet in de voertuigen zelf. Daar is er geen beperking, eigenlijk naar analogie met hoe het bij ons is, omdat daar de social distancing niet absoluut af te dwingen is. Vandaar ook de mondkemperplicht. Dat is dus eigenlijk een soortgelijke regeling als bij ons. Bij De Lijn blijft men massaal inzetten op de mondkemperplicht, ventilatie en maximale afstand, maar ook op de versterking van het aanbod, communicatie en sensibilisering, onze druktebarometer en het bijkomend reinigen en de hygiënische maatregelen.

We evolueren de inzet van de privébusen uiteraard positief. De kosten en het budget werden tot en met december 2020 op 7,03 miljoen euro geraamd. De definitieve eindafrekening zullen we tegen het einde van deze maand kennen. De

regeling loopt tot aan de paasvakantie van dit jaar, maar met de mogelijkheid tot verlenging indien dat nodig zou zijn. Dat kan tot eind juni 2021 worden verlengd. We weten dat tijdens de laatste maanden van het schooljaar meer en meer leerlingen zich duurzaam verplaatsen en de fiets gebruiken. Dat valt natuurlijk toe te juichen. We zullen dat moeten monitoren en opvolgen of nog meer ritten nodig zijn. Het is alleszins mogelijk.

Wat de rest betreft, denk ik dat al veel is gezegd over de communicatie aan haltes en op bussen, over de permanente sensibilisering en over de nieuwsbrieven die continu worden rondgestuurd. We blijven daar, zeker zolang het nodig is, verder op inzetten. Veel hangt af van de maatregelen die we blijven inzetten. Die maatregelen zijn belangrijk om mensen te blijven sensibiliseren en informeren.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is in eerste instantie uiteraard positief dat de druktebarometer bestaat. Uit de door u aangehaalde cijfers blijkt dat dit de afgelopen 30 dagen 4,3 miljoen keer is bevestigd, wat bewijst dat het zijn nut heeft en dat de reiziger hier gebruik van maakt.

Als ik het goed heb begrepen, is het nog wat te vroeg om hier al conclusies over de impact op het rijgedrag aan te koppelen. U legt de verantwoordelijkheid gedeeltelijk bij de reiziger, maar persoonlijk denk ik dat we dit instrument ook kunnen gebruiken om, indien nodig, de capaciteit bij te sturen of om voor meer controles te zorgen. Trams hebben een hogere frequentie en het is misschien evidentier dat mensen een rit overslaan als de druktebarometer op rood staat. Met de bussen is dat een ander verhaal. Er is ook het verschil tussen de stedelijke en de landelijke context. Voor mensen die niet kunnen telewerken en op hun werk moeten geraken, is het minder evident een uur op de volgende bus te moeten wachten. In die zin zou het instrument, afhankelijk van het vervoermiddel en de frequentie van het aanbod, nog iets kunnen worden uitgebreid.

Ik heb nog een bijkomende vraag over de druktebarometer. Wordt dit ook aan de inzet van privébusen gekoppeld? Is er een bepaalde link of staat de inzet van privébusen hier volledig los van?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Mevrouw Robeyns, ik vind dit een interessante vraag om uitleg die aansluit bij de conceptnota die wij met betrekking tot het openbaar vervoer in tijden van pandemie hebben ingediend. Gelukkig hebben de Vlaamse Regering en De Lijn een aantal zaken gedaan, zoals de druktebarometer en de inzet van al die versterkingsritten.

Minister, ik hoor van studenten en van mensen in het Leuvense dat de bussen toch weer overvol zijn. Dat gaat met schokken. U hebt naar de solden verwezen. Ik heb vernomen dat in Duitsland wordt overwogen om de Filtering Facepiece Particles 2-maskers (FFP2-maskers), die nog beter beschermen, op het openbaar vervoer te verplichten. Iedereen zal dat ondertussen wel weten. Ik vraag me af wat u ervan zou vinden om dit ook in ons land te verplichten. Ik weet dat het niet helemaal onze bevoegdheid is, maar ik neem aan dat u zich ook zorgen maakt om mogelijke besmettingen op het openbaar vervoer. Is dat eventueel een idee waarover kan worden nagedacht? Wat zeggen onze virologen daarover? Misschien hebt u er al met hen over gesproken. Het is gewoon een vraag uit nieuwsgierigheid. Ik denk dat we allemaal bekommerd zijn om de gezondheid van onze reizigers.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, een deel van uw antwoord triggerde mij toch wel een beetje, in die zin dat het in tijden van pandemie uiteraard de verantwoordelijkheid is van elke burger om zo voorzichtig mogelijk te zijn en zijn of haar verstand te gebruiken. Daar kan ik in volgen. Maar als het gaat over overvolle trams – de casus van Antwerpen was natuurlijk wel redelijk mediatiek – dan vind ik dat toch een net iets te gemakkelijke analyse. Er werd door De Lijn naar voren geschoven dat een van de redenen de solden waren, maar de andere redenen die werden aangehaald en die minstens even belangrijk zijn, waren onder andere het gure regenweer en een school die daar in de buurt lag. Een school die in de buurt ligt, lijkt me niet iets onoverkomelijks of iets dat plots de dag voordien opduikt. En guur weer, wel, we weten allemaal dat dat in het DNA van de Vlaamse weersomstandigheden zit en niet meteen een grote verrassing is.

Dan heb je verhalen van Antwerpenaren die mij en ongetwijfeld ook vele collega's bereiken, onder andere van een moeder met een kinderwagen die snel de tram moet nemen. Het kindje is een paar maanden oud, de vrouw wil bewust het openbaar vervoer nemen en zit op een overvolle tram. Het kan niet anders dan dat andere mensen bijna tegen haar plakken, ze voelt zich compleet ongemakkelijk en heeft niet de luxe om iets anders te nemen dan de tram of op een volgende tram te wachten. Ze zat op de tram waarvan de foto's op de sociale media rondgingen.

Als je dan kijkt naar de cijfers die we na een schriftelijke vraag van collega Bex te zien hebben gekregen, namelijk dat er afgelopen jaar 21.787 tramritten niet zijn uitgereden, dat betekent ongeveer gemiddeld 60 per dag, dan moeten we vooral zorgen dat het aanbod voldoende is zodat men kan spreiden. Dit wil ik echt onderstrepen. Er komt om de 10 minuten een tram en je kunt dus even wachten: dat staat voor vele Antwerpenaren mijlenver van de realiteit. Ze zijn al blij dat er een tram komt, onafhankelijk van welke kwaliteit die tram heeft. Zij denken niet: 'Het maakt niet uit, het openbaar vervoer is zo performant, ik stap wel op de volgende tram.' Enkel en alleen als je dat aanbod hebt, kun je verwachten van de reiziger dat die er op die manier over denkt. Op dat vlak moet de Vlaamse overheid toch echt gaan nadenken over hoe ze De Lijn beter kan ondersteunen om ervoor te zorgen dat het aanbod zo performant mogelijk is, want daar zijn we mijlenver van verwijderd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen.

Mijnheer Annouri, ik denk dat u het specifiek hebt over het verhaal van tramlijn 10 in Antwerpen. Die scholen lagen daar natuurlijk al langer, dat was niet zozeer het probleem. Maar die scholen gingen toen met halve dagen werken en dat was wel een probleem. Dat was niet van tevoren geweten. Er waren scholen die plots 's middags om 12 uur stopten, dan was er het verhaal van de solden en het verhaal van het gure weer waardoor veel meer mensen die tram gebruikten.

Als men kijkt naar de bezettingen via de scans – u weet natuurlijk ook dat niet iedereen scant – dan was er een overdrukke bezetting, dat kunnen we niet ontkennen. In de gewone periodes heeft men daar om de 10 minuten een tram, en in de spits om de 8 minuten. Een veel grotere intensiteit zou niet mogelijk zijn. Ik weet niet of er op dat moment al effectief spitsregeling was, want normaal gezien is het schoolverkeer er 's morgens en om 16 uur, niet om 12 uur. Het was dus een combinatie van factoren waardoor die tramtoestellen overvol zaten.

Het is een en-enverhaal. Als openbaarvervoermaatschappij moet men zorgen dat er voldoende capaciteit is. Bij de bussen kan men extra private bussen laten rijden, de versterkte ritten waar we massaal op inzetten. Maar we hebben geen private tramtoestellen natuurlijk, men kan hoogstens de frequentie opdrijven. In de spits doet men dat, dan gaat men naar 8 minuten. Men kan ook niet om de minuut een

tram laten rijden. Een wachttijd van 8 minuten is niet zo heel lang. Ik begrijp wel dat als het slecht weer is, men het liefst niet wacht en het liefst de eerstvolgende tram neemt. Het is een verhaal van verantwoordelijkheid van eenieder, dat zegt u zelf ook, zowel van de reiziger maar uiteraard ook van de openbaarvervoersmaatschappij. Kortom, we zullen dat allemaal zeker blijven volgen. Een spreiding is sowieso het beste. Als iedereen geweten had dat die scholen 's middags uit zouden zijn, dan zou men die middaguren gemeden hebben en zou men eerder wachten tot 14 uur of 17 uur. Soit, het is een verantwoordelijkheid van eenieder.

Dan wat de andere vragen betreft. Mevrouw Brouwers, ik denk dat het niet aan mij is om bijvoorbeeld te zeggen dat een mondmasker verplicht is, maar ik zal het zeker doorgeven aan de experts. Wanneer een ander Europees land dit een betere regeling vindt voor het openbaar vervoer, dan zal dat snel overwaaien naar hier. Ik denk dat de veiligheid van de reizigers ons allemaal aanbelangt.

Mevrouw Robeyns, u zegt terecht dat er een groot verschil is tussen enerzijds de bussen en anderzijds de trams. We hebben die druktebarometer niet op die versterkte ritten, omdat dit samenhangt met het scannen als dusdanig, met de app of de barometer die geïntegreerd is in de app van De Lijn. En u weet dat die versterkte ritten, vooral voor het schoolgaand verkeer, achter de reguliere bussen rijden. Die druktebarometer hebben we enkel op de reguliere lijnen.

Wat die versterkte ritten betreft, neem ik aan dat we snel een signaal zullen krijgen wanneer meer ritten moeten worden ingezet, zoals dat in het verleden ook het geval was. Zowel de controleurs als de chauffeurs van De Lijn en de reizigers zelf kunnen capaciteitsproblemen doorgeven. Ik reken daar op eenieders verstand en bijdrage om overvolle bussen op die versterkte ritten te melden.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik denk dat die overvolle bussen en trams toch een beetje een zorgenkindje blijven. Er worden inderdaad heel wat inspanningen gedaan. Dat zal zeker niemand ontkennen, maar ik blijf wel een beetje met het gevoel zitten dat snel schakelen nog altijd niet de sterkste kant is van De Lijn. Ik kan begrijpen dat er onvoorziene omstandigheden zijn, zoals die scholen die overschakelen op halve dagen maar daar zou volgens mij die druktebarometer net het instrument moeten zijn om snel het signaal te geven aan de reiziger maar ook aan De Lijn in geval van onvoorziene omstandigheden, waarop dan in extra capaciteit kan worden voorzien. Ik hoop dat dit in de toekomst nog meer wordt gefinetuned. We zullen het daar ongetwijfeld nog vaker over hebben.

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 een coronaveilige nascholing code 95 voor beroepschauffeurs – 1313 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): De Europese Richtlijn Vakbekwaamheid, of code 95 stelt dat iedere beroepschauffeur met een rijbewijs van de categorie C of D verplicht is een nascholing van 35 uur te volgen. Per gevolgde dag nascholing worden er zeven kredietpunten toegekend. Na vijf dagen komt men aan die nascholing. Die heeft een chauffeur nodig om zijn vakbekwaamheid te verlengen voor vijf jaar.

Ook in de huidige coronacrisis moeten chauffeurs deze opleiding volgen. Blijkbaar kan die opleiding niet digitaal worden georganiseerd. Wij horen van het werkveld dat er opleidingen worden georganiseerd waarbij tien tot twintig chauffeurs samenzitten in een leslokaal. Volgens de betrokkenen verloopt dat helemaal niet coronaproef. En uiteraard zijn werkgevers bezorgd omdat hun chauffeurs in leslokalen zitten waar ook andere chauffeurs van andere werkgevers zitten, wat het risico op besmettingen verhoogt. Daar zijn ook oudere bestuurders, 60-plus-sers, aanwezig. Dat is echt niet optimaal. Ik heb daar dan ook twee vragen over aan u, minister.

Klopt het dat de vakbekwaamheidsopleiding voor beroepschauffeurs nog altijd plaatsvindt in dezelfde omstandigheden als voor de coronacrisis?

Bent u bereid om deze opleiding uit te stellen of in de mate van het mogelijke digitaal aan te bieden of zodanig te organiseren dat de groepen kleiner zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceyskens, dit verbaast me enigszins en ik ben dan ook geïnteresseerd in de casus waar u het over hebt. Beroepschauffeurs moeten inderdaad die vakbekwaamheidsopleiding of code 95 volgen. Sinds 1 december van vorig jaar is die hervat; voordien was de opleiding tijdelijk opgeschort.

Sinds 2 december van vorig jaar hebben de opleidingscentra die instaan voor de nascholing de mogelijkheid om de opleidingen online te geven. Dat is in overleg met de sector bepaald. Ik begrijp dan ook niet goed waarom men nu zegt dat dit niet zou kunnen. Indien ze toch kiezen voor een fysieke opleiding, waarbij iedereen fysiek in een lokaal aanwezig moet zijn, dan moet die opleiding conform het sectorprotocol gebeuren. Dat protocol is ook overgemaakt aan het coronacommissariaat en heeft groen licht gekregen. Dat protocol is dus volledig goed bevonden.

Mijn administratie kreeg tot nu toe nog geen signaal dat welbepaalde opleidingscentra dat protocol niet zouden respecteren. Mochten bepaalde mensen of bedrijven toch aangeven dat werknemers in onveilige omstandigheden de nascholing code 95 moeten volgen, dan is het zeker goed om dat onmiddellijk te melden aan de administratie. Dan overtreden ze hoe dan ook flagrant het protocol. Het kan dus online, maar als het fysiek is, zegt het protocol welke regels men moet respecteren. Overvolle opleidingen kunnen dus zeker niet. Het moet in kleine groepen gebeuren en men moet een aantal maatregelen respecteren. Het zou dus zeker niet mogen dat daarover klachten zijn, maar als er klachten zijn, dan mag men die zeker onmiddellijk doorgeven aan de administratie. Er zijn immers mogelijkheden om online les te volgen en als het fysieke opleidingen zijn, dan moet het sectorprotocol altijd gerespecteerd worden.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Dank u wel, minister. Op 7 januari 2021 werd ik gecontacteerd door een vrij grote werkgever in het Limburgse, die dit probleem aankaartte. Dat is duidelijk na de datum die u hebt meegegeven. Volgens u zou men sinds 2 december 2020 de opleiding online kunnen volgen. Ik zal opnieuw contact opnemen met de betrokkene en ik zal u daarover persoonlijk informeren als dat nog steeds niet in orde is. Dat lijkt me dan toch een groot manco te zijn. Verder heb ik daar geen bijkomende vragen over.

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 eindhalte en de inplanting van de Spartacussneltram in Hasselt – 1321 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De volgende vraag is opnieuw van collega Ceyskens.

De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): De voorzitter zegt 'alweer collega Ceyskens'. Ik zou eerder zeggen 'alweer over Spartacus', want ik heb daar in december nog een vraag over gesteld.

Ik wilde nog even teruggrijpen naar het regeerakkoord van de Vlaamse Regering. Daarin engageerden de meerderheidspartijen zich voor het Spartacusdossier dat met drie lijnen de ruggengraat moet vormen van het Limburgse openbaar vervoer. Voor Spartacuslimijn 1 werd er overeengekomen dat de selectieprocedure verderloopt en dat er intussen zo snel mogelijk een akkoord wordt gesloten met de stad Hasselt over het tracé naar het mobiliteitsknooppunt aan het station. Op 3 december 2020 zei u hierover het volgende: "Het haalbaarheidsonderzoek of de startnota met betrekking tot het tracé in Hasselt tussen het Dusartplein en het station wordt momenteel opgemaakt door het studie bureau, 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 terechtwijdend bericht gestuurd worden naar de consortia."

Aanvullend zei collega Moors namens de N-VA-fractie of misschien namens de heer Vandepuut – vergeef het mij, mevrouw Moors – hierover: "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."

So far so good. Ik heb het jaar 2020 met een gerust hart afgesloten, maar in het begin van het nieuwe jaar ontstond toch wel enige deining. In uw antwoord werd naar het tracé verwezen en mevrouw Moors kondigde aan dat er een rijstrook voor het wegverkeer moest worden opgeofferd.

Mijn verwondering was dan ook groot toen plots bleek dat de eindhalte van Spartacus in vraag werd gesteld door een Hasseltse coalitiepartner. De Hasseltse Open Vld opperde om af te stappen van het tracé langs de kleine ring en de sneltram te doen stoppen aan het Kolonel Dusartplein, waardoor de beoogde eindhalte van Hasselt-station van de kaart wordt geveegd.

Dat laatste heeft mij al erg veel zorgen gebaard, minister. Men heeft in Hasselt binnen dit regeerakkoord de ruimte gekregen om de oefening te maken om naar een station te gaan. Daarover konden afspraken worden gemaakt en het zou begin dit jaar worden afgeklopt. Maar dit verhaal gaat verder dan Hasselt, het gaat over het vervoer voor de Limburgers in hun totaliteit. Het station van Hasselt is een mobiliteitsknooppunt voor Limburg. Voor het oosten van Limburg ontbreekt elk

spoor. Het opzet van het Spartacusplan was net om via drie snelle lijnen en drie knooppunten daarop, de Limburgse pendelaars snel in Hasselt-station te krijgen, zodat ze op die manier snel verder kunnen gaan naar Antwerpen of Brussel. Dat was het opzet van het Spartacusplan. We hebben daar al heel vaak over gedebatteerd. We hebben daar ook goede afspraken over gemaakt binnen de meerderheid, beste collega's.

Minister, hoe ziet u de inplanting van het Spartacustracé in Hasselt? Beoogt u nog steeds het station van Hasselt als eindhalte voor Spartacuslimijn 1 Hasselt-Maastricht? Hoe zult u ervoor zorgen dat de violen gelijkgesteld worden over de inplanting van het Spartacustracé in Hasselt? Wanneer wordt het definitieve tracé afgeklopt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceyskens, ik dank u voor uw vragen. U verwijst inderdaad terecht naar de engagementen die werden genomen bij de regeringsonderhandelingen. U geeft aan dat er toen een goede afspraak werd gemaakt. Wel, goede afspraken zijn er om te worden gehonoreerd. Ik denk dat ik kan verwijzen naar wat we in de commissie van 3 december laatstleden hebben gezegd: we houden vast aan datgene wat is vooropgesteld. Dat betekent dat we voor Spartacus 1 kijken naar een tracé via de kleine ring of het Boulevardtracé – hoe we het ook willen noemen – en dat we daar alleszins verder op inzetten.

U zegt dat het een goede afspraak was. Maar goede afspraken moeten opnieuw worden gehonoreerd. Ik heb daarover heel wat persberichten gezien. Ik heb op een bepaald moment zelf de vraag gekregen: hoe moet het nu? Mij is alleszins niet ter ore gekomen dat er opeens een drastische wijziging moet komen aan de afspraak die bij de regeringsonderhandelingen is gemaakt. Ik denk dat wij wat dat betreft verder kunnen met datgene wat lopende is. U weet dat er specifiek in verband met Hasselt op dit ogenblik nog een verder onderzoek loopt inzake het project-MER (milieueffectrapport), aangezien er een wijziging is in het tracé, namelijk het tracé via de kleine ring of via de boulevard. We wachten dat verhaal verder af. Zodra het tracé duidelijk en klaar is, kan het worden afgeklopt op de Vlaamse Regering. Dan kan men verder met het dossier zoals het in de pijplijn zat.

Ondanks alle persberichten houden we vast aan de plannen zoals ze vooropgesteld zijn. Verder hoeven we daar niet te veel op blijven doorgaan.

U vraagt hoe we ervoor kunnen zorgen dat de violen gelijkgesteld zijn. Ik heb her en der navraag gedaan. Uit de informatie die mij bereikt, blijkt dat de violen nog altijd gelijkgesteld zijn. We moeten daar dus niet veel inspanningen verlenen.

Wanneer wordt het definitieve tracé afgeklopt? Het definitieve tracé zal pas gekend zijn zodra we effectief een omgevingsvergunning hebben. Die omgevingsvergunning moet voorafgaan aan een project-MER. Een studiebureau is daar op dit moment volop mee bezig, samen met de betrokken stakeholders. Zodra dat project-MER gefinaliseerd is, kan ook de omgevingsvergunning worden ingediend. Dan zitten we volledig op schema. Een timing is altijd indicatief. Het is alleszins de bedoeling dat we tegen midden dit jaar zeker weten wat die project-MER zou inhouden en dus ook verder kunnen met het verloop van dit dossier.

Ik hoop dat ik alle vragen heb beantwoord en dat ik de mist heb doen opklaren over dit dossier. Dat neemt niet weg dat we morgen misschien weer andere persartikels lezen. Maar dat is dan voor diegene die ze lanceert.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, dank u wel voor uw verduidelijking, waarmee alle geruchten en verhalen die een eigen leven beginnen te leiden over Spartacus, ook meteen de kop zijn ingedrukt. Beste collega's, we hebben een afspraak gemaakt, die we ook moeten honoreren. Anders kunnen we heel veel discussiëren, in onze vervoerregio en dergelijke meer, over de plannen die we in Limburg hebben inzake openbaar vervoer, maar dan zal de ruggengraat voor ons openbaar vervoer ontbreken. Minister, ik ben dus blij te horen dat we op dat vlak koers houden en doorgaan.

Ik zou nog twee bijkomende vragen willen stellen. Hoe zorgt u ervoor dat de actuele planning, namelijk rijden in 2024, zal worden gehaald? Kunnen de kandidaat-opdrachtnemers er dan ook van uitgaan dat de aanbestedingsplanning wordt gerespecteerd, en dat er dus in de eerste helft van dit jaar een terechtwijzend bericht met het definitieve tracé in Hasselt wordt gepubliceerd?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Het Boulevardtracé is inderdaad in het begin van de regeerperiode afgeklopt, zoals collega Ceyskens zei in zijn vraagstelling. Collega Keulen was daarbij, collega Ceyskens was daarbij. Die afspraak wordt uiteraard verder uitgevoerd. Daar is geen discussie over. Minister, u hebt terecht aangegeven dat er geen sprake van is dat de violen opnieuw moeten worden gestemd. Die violen klinken nog allemaal... *(geluid bij Rita Moors valt weg)*

De voorzitter: Collega Moors, uw geluid is weggevallen.

Rita Moors (N-VA): Er is een klein zijsprongetje geweest van de lokale afdeling van Open Vld in Hasselt, die inderdaad heeft geprobeerd dat wat in vraag te stellen, maar dat is geen issue. Het Boulevardtracé wordt gehandhaafd.

Wat de eindhalte betreft, is het ook zo dat de halte Hasselt Station wordt gehandhaafd, met herinrichting van de Bampslaan. Wordt dat allemaal verder uitgevoerd? Op dit ogenblik is het zo dat het eerste project van het masterplan voor de hele herinrichting van de stationsbuurt, waarvan de Bampslaan en het station natuurlijk een onderdeel zijn, werd overgemaakt aan De Lijn. Er wordt dus zeker hard gewerkt in Hasselt om die hele stationsbuurt op te waarderen en volledig te herinrichten. De eindhalte Bampslaan-Hasselt Station wordt gehandhaafd. Wie vanuit het station richting centrum gaat, zal zelf hebben kunnen vaststellen dat het maar enkele tientallen meters wandelen is. De afstand tussen het station en de Bampslaan is dus een kleinigheid. Die halte wordt zeker gehandhaafd.

Dan is er de herinrichting, de grote werken aan de Universiteitslaan. Die werken hebben nu tot doel de zogenaamde lijn 2 van Spartacus verder uit te rollen. Ook de N-VA-Limburg neemt mobiliteit zeker ter harte. Het dossier staat dus zeker niet stil. We werken daar verder aan, en we denken dat we iets kunnen neerzetten dat de tand des tijds kan doorstaan. We streven ernaar een dossier neer te zetten dat niet voorbijgestreefd is nog voor er iets wordt gebouwd.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Dag voorzitter, dag minister en goede collega's. Minister, u bent heel duidelijk geweest. Sobere communicatie, maar wel heel helder in de woordkeuze. 'Stick to our plan.' U respecteert de geest, maar ook de inhoud van ons regeerakkoord. Het is inderdaad een publiek geheim: eind september 2019 zijn collega Ceyskens en ikzelf het in het bureau van de burgemeester van Hasselt, Steven Vandepuut, eens geraakt over het kleine-ringtracé of het Boulevardtracé. Dat was op vraag van Hasselt, niet op onze vraag, wegens mogelijke problemen in de Heilig-Hartwijk. Ook wat dat betreft, heeft de geschiedenis haar rechten.

Het punt dat ik hier vooral wil maken, is dat de vrijblijvendheid met betrekking tot dit dossier natuurlijk al lang voorbij is. Dit is een internationaal dossier. Ik heb afgelopen weekend de Nederlandse autoriteiten aan de lijn gekregen met de vraag wat dit allemaal betekent. Voor mij is die afstand letterlijk heel kort. Ik heb naar deze commissievergadering verwezen. Iedereen mag van mij aannemen dat deze commissievergadering op dit moment wordt gevolgd in het stadhuis van Maastricht en in het gouvernementshuis van de Nederlandse provincie Limburg. Zij hebben daar uiteraard ook heel wat geld, tijd en energie in gestoken. Wat de hoogste overheid betreft, het Rijk, heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterwegen de spoorwegen in haar portefeuille. Nederland heeft voorzien in geld voor dit tramproject. Wij hebben Nederland aan zijn internationale verplichtingen gehouden toen Nederland niet aan de treinstations raakte. Nederland heeft een schadevergoeding van 6 miljoen euro betaald. Nederland wil uiteraard dat wij onze handtekening en de overeenkomst honoreren, zeker als die aanpassingen op vraag van de stad Hasselt zijn gebeurd. *Pacta sunt servanda*. Die wijsheid gaat al mee sinds de klassieke tijd en dat moet in de eenentwintigste eeuw niet anders zijn.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Voorzitter, ik wil me hier graag kort bij aansluiten. De realisatie van de Spartacuslijn, een hoogwaardige ontsluiting van onze provincie naar de provinciehoofdstad en omgekeerd met het openbaar vervoer, is absoluut noodzakelijk voor de mobiliteitsproblemen in Limburg. Die Spartacuslijn had er al lang moeten zijn. We moeten allemaal ons gezond verstand gebruiken om zo snel mogelijk voor die ontsluiting te zorgen. Die ontsluiting is meer dan broodnodig en moet reizigers van buiten de provinciehoofdstad naar het station brengen. Het gaat om meer dan enkel Hasselt. Het gaat om een aansluiting op het station van Hasselt, waar reizigers zich naar Antwerpen, Brussel, en zo meer kunnen verplaatsen. Het gaat om knooppunten.

Het is natuurlijk een realiteit dat het verhaal over het tracé al meer dan twaalf jaar loopt. Ondertussen zijn er natuurlijk bepaalde ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit en technologie geweest. Het is begrijpelijk dat er vragen zijn, maar de essentie van waar de Spartacuslijn op slaat, moeten we absoluut op korte termijn realiseren.

Minister, ik ben blij te horen dat u die timing wilt behouden en dat alle commissieleden eigenlijk hetzelfde zeggen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank iedereen voor de bijkomende bedenkingen en vragen. Het is uiteraard leuk te vernemen dat we in een internationale commissie zitten die vanuit het buitenland wordt gevolgd. Ik denk dat iedereen op dezelfde lijn zit: *Pacta sunt servanda*. *Stick to your plan*. We houden ons aan de plannen die in 2019 zijn afgesproken. Dat betekent dat we verder werk maken van Spartacus 1, Spartacus 2 en Spartacus 3, en dat voor Spartacus 1 is gekozen voor het boulevardtracé.

Wat de timing betreft, moet een project-MER worden opgesteld. De MER-cel heeft geëist dat het om een globale ...(*onverstaanbaar*). De administratieve instanties hebben nog een coördinatieoverleg met de stad Hasselt gehouden. Het stadsbestuur is bezig met de afwerking van een mesomodel dat voor finale duidelijkheid in verband met de project-MER zal zorgen. Dit wordt zo snel mogelijk gefinaliseerd en zal dan naar de Vlaamse Regering worden gestuurd. Nadien zullen we voor het terechtwijzend bericht over de aanbestedingsprocedure zorgen en zullen we in de richting van een omgevingsvergunning gaan. We zullen de timing zeker verder bewaken, maar dat is een verantwoordelijkheid van alle mogelijke stakeholders met betrekking tot het project. Iedereen wil alleszins dit hoogwaardig openbaar

vervoer. We moeten hier met vereende krachten onze schouders onder blijven zetten. We moeten de timing en de gunningsprocedures blijven bewaken en blijven opvolgen, zodat we zo snel mogelijk groen licht krijgen en weten wanneer de verdere stappen kunnen worden gezet.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, collega's, en collega's aan de andere kant van de Maas, 'het beste is de vijand van het goede'. Wij kunnen allemaal waarschijnlijk wel ergens iets opmerken op de ene of de andere lijn. Zoals collega Keulen daarstraks heeft gezegd, was zowel voor de Open Vld-fractie als voor de CD&V-fractie het destijds de voorkeur om dat tracé uit te voeren zoals het was en het langs de Heilig-Hartwijk te laten lopen. Er was een probleem in de stad Hasselt. We hebben ons rond de tafel gezet en we hebben samen een akkoord gevonden. Dat akkoord moet nu worden uitgevoerd.

Ik zou een oproep willen doen aan iedereen die zich op sommige momenten nog geroepen voelt om ballonnetjes op te laten. We hebben vandaag een plan. Ik herinner me nog dat dat 17 jaar geleden in de provincieraadzaal in Limburg aan ons, burgemeesters, werd voorgesteld, een totaalplan voor het openbaar vervoer in Limburg. Degenen die denken dat ze versnellen door nu nog aan het plan te sleutelen en met andere ideeën af te komen, die moeten zich goed realiseren dat ze ons terugflitsen in de tijd. Het plan zoals het vandaag op tafel ligt, beantwoordt nog altijd aan de voornaamste doelstelling van het Spartacusplan waarvoor het is opgezet, en waarvoor al dat geld wordt uitgetrokken, en dat is dat de Limburgse pendelaar op een vlotte manier naar het mobiliteitsknooppunt Hasselt kan geraken en van daaruit verder de trein kan nemen. De provincie Limburg is tot op heden voor een groot deel verstoken van de toegang tot de trein. Bij deze een warme oproep aan iedereen om de schouders te zetten onder de akkoorden die zijn gemaakt en ze mee uit te voeren. Minister, ik ga er dan ook van uit dat alles op alles wordt gezet dat dat terechtwijzend bericht in de eerste jaarhelft wordt uitgestuurd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bereikbaarheid van de vaccinatiecentra met het openbaar vervoer – 1326 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inzetten van de taxisector voor het transport in het kader van de vaccinatiecampagne – 1390 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Minister, de locaties van de vaccinatiecentra zijn onder-tussen vastgelegd. De lokale besturen stellen vandaag alles in het werk om de vaccinaties zo vlot en veilig mogelijk te laten verlopen. Er is bewust voor gekozen om de afstand tot de vaccinatiecentra zo beperkt mogelijk te houden zodat de drempel om zich te laten vaccineren ook zo laag mogelijk is.

Het succes van de campagne zal ook deels afhangen van hoe vlot en veilig mensen zich van en naar de centra kunnen verplaatsen. Dat moet uiteraard met de wagen kunnen, maar ook vlot en veilig met het openbaar vervoer. We weten allemaal,

zeker in bepaalde uitgestrekte gebieden, dat het aanbod van het openbaar vervoer eerder beperkt is.

We hebben al gehoord dat er binnen de regering overleg is geweest met de taxisector en de Minder Mobielen Centrale om minder mobiele mensen naar de centra te kunnen vervoeren, wat absoluut heel belangrijk is. Op de blauwdruk van de vaccinatiecentra is ook te zien dat er een bushalte aanwezig moet zijn. Het is belangrijk dat hierover overleg is met De Lijn en de lokale besturen zodat de vervoerscapaciteit aangepast kan worden indien nodig. Het laatste wat we willen is dat die vaccinatiecentra coronaproef zijn, maar het vervoer ernaartoe niet.

Minister, ondertussen heb ik al een mail van u zien binnenkomen waarin u en de ministers Beke en Somers aan de lokale besturen bijkomende informatie vragen over de mobiliteit en de bereikbaarheid van die vaccinatiecentra, om eventueel bijkomende inspanningen vanuit Vlaanderen te doen, wat uiteraard positief is.

Minister, alle locaties van de vaccinatiecentra zijn bekend. Zijn al deze locaties rechtstreeks bereikbaar met het openbaar vervoer? Zo neen, hoeveel niet?

Wanneer een vaccinatiecentrum niet bereikbaar is met het openbaar vervoer, moet volgens de blauwdruk een alternatief worden voorzien. Het is niet zo duidelijk wie dat alternatief moet voorzien. Worden hiervoor middelen voorzien vanuit de Vlaamse Regering? Of wordt er vanuit Vlaanderen naar de lokale besturen gekeken?

Is er overleg tussen De Lijn en de lokale besturen over de bereikbaarheid van de vaccinatiecentra? Welke aanpassingen aan het vervoersaanbod van De Lijn worden eventueel gedaan om de centra zo maximaal mogelijk bereikbaar te maken? Worden er eventueel extra bussen en trajecten voorzien, en zo ja waar en hoeveel?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, de vaccinatie van de volledige Vlaamse bevolking, of althans dat deel dat bereid is zich te laten vaccineren, is een operatie van enorme omvang. Beleidsmatig denkt men na over pistes om de vaccinaties te organiseren voor mensen die minder mobiel zijn. Een mogelijkheid is de inzet van mobiele vaccinatieteams. Een andere mogelijkheid waar volgens minister Beke over wordt nagedacht, is de inzet van taxi's. Daarbij is er ook sprake van de Minder Mobielen Centrales met vrijwilligers via de organisatie Taxistop.

Ook de taxisector laat nu weten te willen bijspringen. De sector, die het moeilijk heeft ten gevolge van de coronamaatregelen en het stilleggen van de horeca, kampt momenteel met overcapaciteit. De topman van Antwerp Tax en voorzitter van de Antwerpse Provinciale Taxi Unie is bereid om minder mobiele mensen die zich willen laten vaccineren, tegen een laag forfaitair tarief te vervoeren. "Een gemeenschapsdienst uit sociale overwegingen", luidt het. Er zou over het voorstel zelfs al overlegd zijn met de leden en er zou een breed draagvlak voor bestaan in de sector.

De sector zegt voor 5 euro heen en 5 euro terug de zestigplussers en minder mobiele mensen te kunnen vervoeren. Het voorstel werd volgens persartikels al voorgelegd aan het Antwerpse stadsbestuur en zou ook al op het Vlaams ministerieel overleg beland zijn. U zou, volgens communicatie van uw collega Somers op sociale media, samen met hem en uw collega Beke al met de taxisector rond de tafel hebben gezeten.

Minister, wat was het resultaat van het overleg met de taxisector? Ziet u inderdaad opportuniteiten in de samenwerking? Kunt u al bevestigen dat er zal worden samengewerkt met de sector om het transport van minder mobiele en oudere

mensen in het kader van de vaccinatiecampagne te organiseren? Onder welke voorwaarden en met welke afspraken? Indien de regering op het aanbod wil ingaan, welke initiatieven neemt de regering dan om de organisatie en de samenwerking effectief vorm te geven? Wie zal instaan voor de coördinatie? Binnen welke termijn moet de organisatie van dit alles op punt staan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de vragen, collega's. De bereikbaarheid van onze vaccinatiecentra is uiteraard zeer belangrijk.

Mevrouw Robeyns verwees al naar de briefwisseling die namens het kabinet van de heer Somers, de heer Beke en mezelf is uitgegaan, om zeker te zorgen voor een optimale bereikbaarheid van de vaccinatiecentra. U weet ook dat de juiste locatie van die vaccinatiecentra pas recent is gefinaliseerd. Sinds eind vorige week weten we waar al die 120 vaccinatiecentra gaan liggen. Wij hebben nu al aan vervoersmaatschappij De Lijn gevraagd om te kijken of het openbaarvervoersaanbod daar ook optimaal geregeld is. Het is onze betrachting dat een halte op maximaal 300 meter van een vaccinatiecentrum af ligt. De Lijn is dat op dit ogenblik allemaal aan het onderzoeken. Dat betekent dat er desgevallend haltes moeten worden verschoven, om zodoende korter bij die vaccinatiecentra te liggen. Dat kan ook betekenen dat een welbepaalde route van een bepaald lijnnummer moet worden verschoven, zodat die ook dichterbij het vaccinatiecentrum komt te liggen, en dat er dus bepaalde omleidingen moeten gebeuren.

Ik heb zelf al een aantal vragen gekregen van lokale besturen die effectief een vaccinatiecentrum op eigen grondgebied hebben. U weet dat de vaccinatiecentra geregeld worden via de eerstelijnszones. Daarnaast hebben we natuurlijk ook een aantal gemeenten die geen eigen vaccinatiecentrum hebben. Zij willen natuurlijk ook een vlotte en goede bereikbaarheid. Daarvoor is inderdaad al gekeken of dat eventueel met shuttles, met taxidiensten, met Minder Mobielen Centrales en dergelijke kan gebeuren.

We zijn dat op dit ogenblik allemaal in kaart aan het brengen, de noden van alle lokale besturen, zowel degene die een vaccinatiecentrum hebben, als degene waarvan de inwoners ernaartoe moeten worden gebracht. We zijn in kaart aan het brengen wat de lokale besturen aanbrengen als noden en wat er moet gebeuren. De Lijn zal dus ten eerste alles in kaart brengen en zal dan vervolgens met de taxisector, autocarbusbedrijven en Minder Mobielen Centrale kijken wat er specifiek moet gebeuren. We zijn daar dus zowel binnen de Vlaamse Regering als binnen De Lijn volop mee bezig.

Exacte bedragen kunnen we daar vandaag natuurlijk nog niet op plakken. Ook de concrete uitvoering, wie waar zal rijden, moet heel goed op elkaar worden afgestemd. Zo zal men in de meer perifere gebieden, zoals mevrouw Robeyns ook al heeft gezegd, heel andere noden hebben dan in een stedelijke context. Daarom bevragen we ook de lokale besturen. We hebben al van heel wat lokale besturen een reactie gekregen, maar bij dezen roep ik de lokale besturen die ook bepaalde problematieken of noden hebben en die nog niet gereageerd hebben op om ons dat zeker te laten weten.

Mevrouw Ryheul, ook met de taxisector kijken we wat er kan. We weten dat deze sector het op dit ogenblik financieel moeilijk heeft en dat het economisch een heel moeilijk verhaal is. We zullen hen ook inzetten waar dat nodig is, en dat zal waarschijnlijk eerder in de perifere gebieden zijn. Wij kijken wat effectief kan, maar ik heb vandaag nog geen pasklaar antwoord waarin staat waar het via een taxidienst, waar het via een omleiding van de bussen van De Lijn of waar het via een shuttledienst zal gebeuren. Dat is natuurlijk ook zo omdat we nog niet exact weten op welke wijze mensen zich straks moeten aanmelden in de vaccinatiecentra. Alles

staat en valt dus met de volledige organisatie, maar we blijven het alleszins nauw opvolgen. Ik vermoed dat we in deze commissie op dit punt nog meermaals zullen terugkomen.

Ik hoop dat ik daar al voldoende duidelijkheid mee gegeven heb, maar ik wil zeker alle mensen die actief zijn in de lokale besturen oproepen om ons zo snel mogelijk hun noden te melden. Ik denk dat die afstand van 300 meter voor een halte al minstens soelaas biedt. Mensen die geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en andere noden hebben, willen we natuurlijk zo snel mogelijk kennen om voor hen het nodige te voorzien. We hebben die doelstelling dat minstens 70 procent van de mensen zich laat vaccineren en die willen we zeker bereiken. We hopen dat we daaraan op die manier kunnen bijdragen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Ik denk dat dit een heel belangrijk onderwerp is en dat we het er allemaal over eens zijn dat we de drempel zo laag mogelijk moeten houden om mensen te stimuleren om zich te laten vaccineren.

Ik begrijp dat er nog heel veel vragen zijn en dat er nog antwoorden ontbreken. Dat is ook zo bij de lokale besturen die op dit moment de vaccinatiecentra aan het inrichten zijn. Daar zijn ook nog niet alle vragen beantwoord. Ik denk wel dat het belangrijk is dat er vanuit de Vlaamse overheid een engagement is om daar waar nodig bijkomende inspanningen te doen, zowel qua aanbod als haltes. Daarmee begint het uiteraard, maar ik ga er wel een beetje van uit dat de lokale besturen daar bij de keuze van de locatie rekening mee hebben gehouden. Ik verwacht wel dat er op de meeste plaatsen een halte op aanvaardbare afstand is. Ik maak me persoonlijk meer zorgen over de toeleiding naar die haltes. Ik ken de situatie in de landelijke gebieden het best. We weten allemaal dat het aanbod daar redelijk beperkt is, zeker als we dan nog eens naar de landelijke kernen of deelgemeentes kijken. Dan is er amper of helemaal geen rechtstreeks vervoer en zijn we vaak afhankelijk van de belbussen die er vandaag nog zijn.

Ik denk dat als we er een succes van willen maken, de reistijd met het openbaar vervoer ook aanvaardbaar moet zijn. Als ik mijn situatie neem, dan moet ik tijdens de 8 kilometer naar het vaccinatiecentrum meer dan een half uur wachten bij het overstappen. Dat is natuurlijk niet aantrekkelijk en daar zullen mensen geen gebruik van maken.

Ik heb ook al begrepen dat men bij De Lijn overstelpt wordt met vragen. Dat is uiteraard redelijk logisch.

Volgens mij zal dit ook een heel goede testcase zijn voor het vervoer op maat, minister, want die vraag zullen we hier uiteindelijk een stukje moeten beantwoorden. Als die noden iets beter in kaart zijn gebracht, geeft De Lijn aan dat ze daar wel wil op antwoorden, maar daarvoor zijn natuurlijk bijkomende middelen en voertuigen en chauffeurs voor nodig. Ik vraag dat daar van u dan ook een engagement tegenover staat.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw zeer duidelijk antwoord. U gaf het daarnet zelf aan: de taxisector zou in deze moeilijke tijden eigenlijk moeten kunnen rekenen op de overheid. Want de omzet van de taxi-bedrijven is enorm gedaald, vooral omdat de toeristische en vrijetijdssectoren en ook het luchthavenverkeer is stilgevallen. Ook internationale zakenmensen reizen niet meer, dat zijn klanten die wegvallen.

Ik ben blij met het positieve antwoord. Maar ik leer uit uw antwoord ook dat alles afhankelijk is van de noden en dat er nog heel veel in kaart moet worden gebracht. Er is dus nog effectief werk aan de winkel. Ik zou dan ook de wens willen uitdrukken dat de regering er snel werk van maakt om alles zo concreet mogelijk uit te werken, zodat we niet weer achter de feiten moeten aanhollen, zoals helaas al te vaak is gebeurd in deze coronacrisis.

Minister, moet er eventueel nog wetgeving worden aangepast? Indien dat zo is, wanneer kunnen we dat verwachten?

Minister, u gaf aan dat de concrete coördinatie van de inzet vooral op lokaal niveau zou moeten gebeuren. Ik heb ondertussen het signaal opgevangen vanuit de lokale taxisector in het Kortrijkse: men kan zich wel vinden in het voorstel dat op tafel ligt. Men is echter niet echt gewonnen voor het idee om 10 euro te vragen voor een dubbele rit. Het is voor hen geen haalbare kaart om alle kosten te dekken. En rijden met verlies is op dit moment natuurlijk geen optie voor die taxichauffeurs. Daarbovenop betekent het voor hen heel wat extra werk. Iemand die in een rolstoel zit, iemand die met een rollator stapt, iemand die een blindengeleidehond nodig heeft, zal ook extra begeleiding vragen van die taxichauffeurs.

Minister, mijn bijkomende vraag is dan ook: zal de Vlaamse Regering een kader bezorgen waarbinnen dit mogelijk? Zullen lokale besturen worden ondersteund bij de organisatie, zodat die vaccinatieritten geen financiële doodsteek worden?

Minister, in Kortrijk wordt een centraal vaccinatiecentrum opgezet voor zo'n 60.000 streekgenoten. Men heeft daar de ambitie om de klok rond prikjes te kunnen geven. Vaccinaties zouden in dit scenario gebeuren op momenten dat het openbaar vervoer allang niet meer rijdt. Maar we zitten met een avondklok die de kwestie van de inzet van de taxisector al overstijgt. Dit zal sowieso moeten worden geregeld voor mensen die zich op eigen krachten naar het vaccinatiecentrum begeven. Is dat issue ook al aan bod gekomen tijdens het overleg met uw collega's? Ik dank u.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, voorzitter, goede collega's, dit is voor iedereen een duidelijke prioriteit. De prioriteit is: vaccineren. Als steden en gemeenten keuzes moeten maken over waar zo'n vaccinatiecentrum moet komen en ze kiezen voor culturele of sportinfrastructuur, krijg je ook van de verenigingen, vanuit die sectoren, de opmerking dat hun werking daardoor wordt gehypothekeerd. Dan is het standaardantwoord: de prioriteit is nu eenmaal het vaccineren.

Er zijn inderdaad twee belangrijke obstakels, die we goed moeten bewaken. Het grootste en belangrijkste obstakel is de beleving van de vaccins. Want ik zie soms mensen in de politiek zich bijna rijk rekenen over hoe we dat allemaal heel snel kunnen laten gebeuren. De Pfizers, Moderna's en andere van deze wereld hebben wat dat betreft de absolute sleutel in handen. Zij moeten zich vooral houden aan de Europese afspraken die ze hebben gemaakt met de Europese Commissie, met Ursula von der Leyen. Dat is de absolute topprioriteit: de beleving van de vaccins.

In tweede instantie zijn er andere obstakels, zoals de bereikbaarheid. Minister, het openbaar vervoer en bij uitbreiding de hele sector van de deelmobiliteit heeft daarin een heel belangrijke opdracht, maar ook een kans. Want ik kan me voorstellen dat ze bij De Lijn zeggen: zijn wij nu de pispaal van alles en iedereen? In feite is dit voor De Lijn een kans. Want in feite moet zij dit pas op punt hebben tegen, in het ideale geval, de tweede helft van april, maar waarschijnlijk pas ergens in mei. Want voordien – en dat zal in de duizenden oplopen – zullen ten eerste allerlei beroepsgroepen aan bod komen, de medici en de paramedici, en in tweede

instantie of parallel daarmee, mensen met bepaalde pathologieën, bepaalde aandoeningen of de 65-plussers. Maar dat zijn natuurlijk nooit de grote concentraties. Ze zitten vaak ook op een locatie en dat is toch anders. Maar het zal pas echt beginnen te lopen, druk beginnen te worden – dat moeten wij als lokale besturen heel goed beseffen, om de vaccinatiestraten in de centra te bevolken – in de tweede helft van april. Vanaf mei moet het dan 'volle bak' zijn. En dan moet het zeven dagen op zeven zijn.

Met andere woorden, De Lijn heeft eigenlijk ook tijd om te proberen dat te organiseren en dat te doen, in nauw overleg met die lokale besturen. Er zijn inderdaad obstakels wat de regelmatigheid betreft in het aanbod van de verbindingen. Men moet dat ook ruim bekijken, met De Lijn en ook met de hele sector van de deelmobiliteit. De goede collega verwees ook naar de taxi's.

Er is ook het financiële. De overheden hebben al heel diep in de geldbuidel getast als het gaat over corona, maar dit is nu wel het sluitstuk van alle inspanningen die zijn geleverd. Als we eenmaal die groepsimmunitet kunnen bereiken, in de grootteorde van 70 procent van onze bevolking, dan kunnen we in het najaar inderdaad misschien opnieuw normaal ademen. Dat is dus een organisatorische, maar eventueel ook een financiële inspanning, om ook de financiële drempels voor de gebruikers van dat openbaar vervoer en die deelmobiliteit zo laag mogelijk te maken. Minister, wat dat betreft, hebt u heel deze commissie unisono als bondgenoot aan uw kant, denk ik.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Collega's, het is een open deur intrappen, maar je voelt ook aan de tussenkomen dat iedereen snakt naar die uitweg uit die gezondheids-crisis. Dat die uitweg er via die vaccinaties zal moeten komen, lijkt me evident. We hebben er dus allemaal baat bij dat zo veel mogelijk mensen zich laten vaccineren, en dan moeten we drempels wegwerken, als overheid, als organisator van die vaccinatiecentra. Dan moeten we elke mogelijke drempel, letterlijk en figuurlijk, wegwerken. De organisatoren van de vaccinatiecentra, in casu de lokale besturen en de eerstelijnszones, kunnen dat letterlijk doen door te zorgen voor een toegankelijk vaccinatiecentrum. Ze kunnen dat doen door ervoor te zorgen dat er voldoende fietsenstallingen zijn, om mensen aan te moedigen om met de fiets – binnenkort wordt het hopelijk opnieuw mooi weer – naar het vaccinatiecentrum te komen. Dan moeten wij echter ook rekenen op anderen, op vrijwilligers bijvoorbeeld, om in Minder Mobielen Centrales mensen met een handicap naar die centra te voeren. Dan moeten we rekenen op die txisector, waarmee, zoals gezegd, afspraken moeten worden gemaakt. Als de Vlaamse overheid één ding kan doen inzake mobiliteit, dan is het dat: ervoor zorgen dat De Lijn een aangepast aanbod heeft. Dat is in principe niet zo moeilijk, denk ik. De Lijn is het gewoon om bij wegwewerken en grote evenementen tijdelijke haltes in te richten en de bussen via een kleine omweg daarlangs af te leiden. Ik denk dat het eenvoudig haalbaar moet zijn om een dergelijk systeem ook in te voeren bij de vaccinatiecentra, waar we de mensen letterlijk aan de voordeur moeten kunnen afzetten.

Minister, u spreekt over een afstand van maximaal 300 meter. Ik wil ervoor pleiten om zelfs dat in te perken, om mensen letterlijk aan de ingang van zo'n vaccinatiecentrum af te zetten. In heel veel gevallen zal dat mogelijk zijn. Dat zijn toegankelijke locaties wat dat betreft. Ik denk dat dat eenvoudig te realiseren valt.

Ik heb zelf in mijn eigen stad een halte op 450 meter van het vaccinatiecentrum liggen. We wilden die vraag ook rechtstreeks aan De Lijn stellen, maar toen ben ik in mijn andere hoedanigheid van Vlaams volksvertegenwoordiger toch even op onderzoek gegaan. Het zou me te ver leiden om dat voor heel Vlaanderen te doen, maar enkel in West-Vlaanderen zijn er 25 vaccinatiecentra, waarvan er 8 al een

halte hebben aan de ingang zelf. Dat is dus geen enkel probleem. Ik bedoel daarmee geen belbushalte, maar wel een halte die met minstens een frequentie van een uur door een bus wordt bediend. Ik denk dat dat wel doenbaar moet zijn. Dat betekent echter dat er nog 17 van die 25 zijn die dat niet hebben, waaronder die in mijn stad.

De voorzitter: Collega's, ik weet dat het een zeer interessant thema is, maar mag ik wel vragen om de tussenkomsten te beperken tot twee minuten?

Bert Maertens (N-VA): Doe ik, voorzitter. Sorry, ik had even de klok niet in de gaten. Ik wil daarmee maar zeggen dat er een markt is en dat we ervoor moeten zorgen dat mensen geen 300, maar ook geen 900 meter, zoals in onze provincie het geval is, moeten lopen. Minister, maak daar werk van. Vraag De Lijn om tijdelijke haltes in te richten. Het is maar voor een maand of zes. De mensen zullen er begrip voor hebben, ook de mensen die dan twee minuten langer op die bus zullen zitten.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, er is al veel gezegd. Ik ben blij te horen dat De Lijn die omleidingen bekijkt, en ook dat de noodlijdende taxisector wordt betrokken. Dat is heel belangrijk voor die mensen. Ik wil hier toch nog een kleine zijspiong maken, en als het ware aan kruisbestuiving doen met de commissie Toerisme. Minister, er is ook de touringcarssector. Die roept om werk en wil helpen. Dat zijn ook Vlaamse ondernemers. Die bussen zijn allemaal coronaproof ingericht voor de skireizen. Die mensen hebben dat in veel gevallen – niet vergeten – allemaal al op eigen initiatief geannuleerd. Ook die zaken zijn dus beschikbaar. Ik hoop dat u daar ook rekening mee zult houden. Ik beheer een lokaal bestuur. Wij moeten naar een gigantisch vaccinatiecentrum. Bijna driekwart miljoen mensen zullen moeten worden ingeënt in Park Spoor Oost. Collega Robeyns heeft het al gehad over de overvolle bussen en trams daar in die regio, dus alle hulp is daar welkom. Ik hoop dat de Vlaamse Regering daarbij kan helpen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, het is belangrijk dat u er vanuit uw bevoegdheden alles aan doet om ervoor te zorgen dat de vaccinatiecampagne zo efficiënt en zo goed mogelijk kan verlopen en dat niemand achterop blijft. Ik sluit me aan bij veel opmerkingen die andere commissieleden al hebben gemaakt, maar ik wil hier nog een specifieke bemerking over de Minder Mobielen Centrales aan toevoegen.

Ik ben gecontacteerd door een bezorgde vrijwilliger bij een Minder Mobielen Centrale. Volgens hem is er geen enkel protocol of geen enkele richtlijn beschikbaar voor de vrijwilligers die het vervoer verzorgen. Aangezien de Minder Mobielen Centrales voornamelijk zijn gericht op kwetsbare personen die vaak tot risicogroepen behoren, lijken beschermingsmaatregelen, zoals training van de vrijwilligers of het ter beschikking stellen van plexiglasschermen, geen overbodige luxe. Veel vrijwilligers bij de Minder Mobielen Centrales zijn zelf ook ouder dan 65 jaar. Op de website van de Minder Mobielen Centrales wordt hier weinig uitleg over gegeven.

Minister, is het zo dat er geen protocol of richtlijnen bestaan? Acht u het niet aangewezen om de vrijwilligers die op dit vlak actief zijn iets meer te begeleiden om hun zeer waardevol vrijwilligerswerk op een veilige manier te kunnen uitvoeren?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Voorzitter, de crisis is ondertussen al tien maanden bezig en ik denk dat de lokale besturen zich al tien maanden van hun beste kant

laten zien door de lockdown op een heel creatieve wijze te beheersen. In het begin zijn ze op zoek gegaan naar persoonlijke beschermingsmiddelen en hebben ze contact tracing opgezet. In verband met de vaccinatie hebben ze nu eens laten zien hoe slagkrachtig ze zijn door die vaccinatiecentra snel op te richten.

Daarvoor moesten heel veel criteria worden beoordeeld. De infrastructuur moet natuurlijk groot genoeg zijn, maar we hebben het er gisteren over gehad dat we er ook voor moeten zorgen dat we sectoren als de cultuursector niet volledig buiten spel zetten. Er moet veel parkeergelegenheid zijn, want het openbaar vervoer is zeker en vast niet overal gegarandeerd. Veel lokale besturen zijn nu bezig met het bedenken van creatieve oplossingen.

Alle lokale besturen vragen niet dat De Lijn al hun problemen oplost, maar in juli 2020 hebben we De Lijn een aantal aanbevelingen gestuurd in verband met het schoolverkeer dat in september 2020 zou starten. Ik was enorm ontgoocheld toen daar gedurende zeven weken niets mee werd gedaan, behalve dan het zoeken van een aantal redenen waarom een aantal zaken niet konden gebeuren. Toen het probleem er al een maand was, is De Lijn uiteindelijk begonnen met het zoeken van oplossingen.

Minister, volgens mij is dit voor De Lijn een unieke kans om te laten zien dat het om een performante maatschappij gaat. De vaccinatiecentra zijn gekend. De lijnen zijn gekend. De Lijn kan vandaag die kaart vastnemen en proberen de gemeentebesturen proactief oplossingen te bieden in verband met de mate waarin De Lijn hierop kan inspelen om de vaccinatiecentra te bereiken. Ik wil geloven dat dit niet voor elk vaccinatiecentrum kan, maar De Lijn zou die kaart vandaag al kunnen vastpakken en zou al een aantal creatieve oplossingen kunnen voorstellen. Ik hoop dat u die warme oproep aan De Lijn zult overmaken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We hebben allemaal maar één betrachting en dat is dat zo snel mogelijk zo veel mogelijk mensen gevaccineerd kunnen worden. Maar zoals een aantal collega's gezegd hebben, is dat afhankelijk van een aantal elementen. De belangrijkste elementen zijn enerzijds de vaccins hebben, en anderzijds goed uitgeruste vaccinatiecentra hebben. Als we die centra hebben, moet de drempel zo laag mogelijk zijn om naar de vaccinatiecentra te gaan zodat zo veel mogelijk mensen zich effectief laten vaccineren.

Ik kan het alleen maar beamen dat de lokale besturen zich de voorbije maanden allemaal van hun beste kant hebben laten zien. Ze hebben heel wat werk verricht, ik kan dat zeker beamen. We mogen allemaal heel trots zijn op al die medewerkers binnen die lokale besturen. Dat geldt ook voor alle vrijwilligers. Tegelijkertijd mogen we hier gerust stellen dat ook de mensen van De Lijn zich van hun beste kant hebben laten zien. Herinner u de eerste lockdown in maart 2020. Het was alsof heel de wereld stilviel, je zag nauwelijks nog mensen op straat, maar De Lijn is toen als essentiële vervoersmaatschappij blijven rijden. Iedereen stopte met werken, maar alle buschauffeurs, lijncontroleurs en iedereen die nodig was op de herstelplaatsen en dergelijke, bleef actief. Dat mogen we zeker zeggen. Daar heeft De Lijn zich bewezen. Zij bleven actief. Ze hebben dat ook onmiddellijk in veilige omstandigheden kunnen doen. Wat dat betreft hopen we dat dat in de toekomst ook zo zal gebeuren. Daar heb ik alle vertrouwen in.

Er is de oproep dat De Lijn zich van zijn beste kant zou laten zien. Wel, we weten sinds vorige week welke de vaccinatiecentra zijn. Ik heb u daarstraks al gezegd dat ik al heel wat vragen heb gekregen van de lokale besturen over het herbekijken van routes en het plaatsen van een halte dichterbij. De Lijn is daar op dit ogenblik al volop mee bezig. Men zal dat straks voor alle vaccinatiecentra doen. Ik denk dat we er een 95-tal hebben. Het is voor De Lijn eens te meer een mogelijkheid om

nog meer een positief imago te krijgen. Als zij er inderdaad staat en kan zorgen dat iedereen een vlot traject heeft naar de vaccinatiecentra, of het nu in een stedelijke context is of in de perifere gebieden, dan kan dat alleen maar bijdragen aan het positieve beeld van De Lijn.

Mevrouw Robeyns, u zegt terecht dat het een goede zaak is dat er in de nabijheid van een vaccinatiecentrum een halte is. Maar als men 8 kilometer moet afleggen en daarvoor een of verschillende keren moet overstappen en daar een lange reistijd voor nodig heeft, zal dat mensen tegenhouden om naar de vaccinatiecentra te gaan. Dat moeten we uiteraard voorkomen.

We moeten dus zorgen voor een goede bereikbaarheid via De Lijn, maar als de afstand toch te groot is om met het openbaar te gaan, dan moeten we kijken naar andere mogelijkheden en naar andere elementen. Dat is wat mij betreft iets voor de andere deelnemers inzake collectief vervoer, namelijk de taxi's en zeker ook de FBAA-participanten (Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren), zoals de heer De Veuster zegt. De autobusbedrijven zorgen nu al voor de versterkte ritten, maar kunnen straks ook in de perifere gebieden extra worden ingezet, of misschien zelfs ook in stedelijke context, als de routes moeten worden opgedreven. Want, beste collega's, alles hangt nog af van de verdere uitrol van de vaccinatie en de exacte programmering. Op welke wijze dat exact gaat gebeuren, is vandaag nog wat koffiedik kijken omdat we afhankelijk zijn van de frequentie waarop de vaccins worden aangeleverd.

We moeten weten wat de exacte programmering is: zal men het op straatniveau laten toekomen in een vaccinatiecentrum? Gebeurt het per leeftijdscategorie? Dat is momenteel nog niet helemaal duidelijk, maar we zullen met al die elementen rekening moeten houden om te zien hoe mensen naar die vaccinatiecentra kunnen worden toegeleid en dus kunnen worden gevaccineerd.

Mevrouw Ryheul, u hebt het over bepaalde prijzen, over eventueel 10 euro, maar ik denk dat het daar nog een beetje vroeg voor is. Ik begrijp natuurlijk perfect dat geen enkele economische sector, noch de taxidiensten waar u het over hebt, noch de autocarbedrijven die zich wil inzetten, daar verlies bij wil lijden. We moeten dan ook alles opnieuw in kaart brengen en nagaan wat de noden zijn en welk kostenplaatje daaraan vasthangt.

Ook de bereikbaarheid, zeven dagen op zeven, 24 uur op 24, moet nog worden gefinetuned. We denken natuurlijk ook aan thuisvaccinatie voor mensen die zich heel moeilijk kunnen verplaatsen. Daar zal de volgende dagen en weken nog heel wat over gezegd worden, ook in correlatie met die avondklok. We weten ook niet of die van toepassing blijft. Het is nog iets te vroeg om daar al in detail op te antwoorden, maar ik zal zeker rekening houden met al deze bezorgdheden. En dan is er ook het statuut van de vrijwilligers en het verhaal van de Minder Mobielen Centrales. Al die elementen worden mee in rekening gebracht. We zullen er in elk geval voor zorgen dat de drempels zo laag mogelijk zijn zodat iedereen kan worden gevaccineerd.

Wij doen nu wat we hebben vooropgesteld, namelijk de noden in kaart brengen. We kijken dan ook in de richting van de lokale besturen die al heel wat bergen hebben verzet maar waar we nogmaals een beroep op doen om ons die noden mee te delen. Samen met De Lijn, de taxidiensten en de autocarbedrijven bekijken we dan hoe die dienstverlening optimaal kan verlopen. En waar middelen op tafel moeten worden gelegd, moeten die er natuurlijk ook zijn. We zullen daar de nodige aandacht voor hebben.

Ik vermoed dat dit dossier nog meermaals zal terugkomen in deze commissie.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is overduidelijk dat we allemaal dezelfde bezorgdheid delen. Ik meen ook te mogen concluderen dat de overheid maximale inspanningen zal doen om die bereikbaarheid, betaalbaarheid en veiligheid van het vervoer te garanderen. De lokale besturen zijn vandaag met man en macht aan het werk. Het zal sowieso maatwerk zijn waar veel mobiliteitsspelers een bijdrage zullen kunnen leveren. De lokale besturen kunnen daar een rol in spelen. We zullen hen vragen de oproepingen te groeperen zodat daar meer maatwerk of vervoer op maat kan worden aangeboden.

Het is ook hartverwarmend om te zien hoeveel mensen als vrijwilliger willen meewerken aan die vaccinaties en aan die begeleiding bij het vervoer. We mogen niet vergeten dat heel wat mensen, zeker oudere mensen, echt ongerust zullen zijn over die vaccinatie. Informatie speelt dan ook een belangrijke rol.

De Lijn is een van de spelers die zich hier kan bewijzen en waar veel vragen terecht zullen komen. Maar De Lijn kan zich alleen bewijzen wanneer daarvoor de nodige capaciteit en middelen worden vrijgemaakt. Ik heb begrepen dat u zich daartoe engageert, minister. Als er meer informatie is, zullen we daar zeker nog op terugkomen.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Hopelijk wordt het de laatste zware beproeving voor onze Vlaamse veerkracht in deze coronapandemie. Ik kijk alvast uit naar het kader dat de Vlaamse Regering aan de lokale besturen zal bezorgen ter ondersteuning van de taxisector.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de enquête van Vias Institute over de ervaring van weggebruikers sinds de start van de COVID-19-crisis – 1327 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Het Vias-instituut heeft duizend personen bevraagd over hoe men het verkeer ervaarde tijdens deze pandemie. De studie levert enkele interessante resultaten op. Zo vindt sinds maart 28 procent van de Vlamingen het te druk op de voet- en fietspaden. We hebben allemaal eigenhandig ervaren dat iedereen tijdens de pandemie massaal is gaan fietsen en wandelen en dat daardoor onze fiets- en wandelroutes overbevolkt waren. Lokale besturen hebben dit extra verkeer opgevangen door tijdelijke infrastructuurmaatregelen te nemen zoals het aanleggen van nieuwe fietspaden en het invoeren van extra zones 30. Zo wordt tijdelijk extra ruimte vrijgemaakt voor zwakke weggebruikers ten koste van de ruimte voor auto's.

De enquête toont aan dat twee derde van de bevroegden positief staat tegenover deze aanpassingen en meer dan de helft wil dat deze tijdelijke aanpassingen permanent worden. Van de weggebruikers onder de 34 is zelfs 72 procent voorstander. De Belg steunt dus duidelijk het idee dat in de openbare ruimte er minder plaats moet zijn voor auto's en meer voor fietsers en voetgangers. De regering en de gemeentes moeten dit signaal aangrijpen om meer wandel- en fietsinfrastructuur te voorzien.

Ik heb volgende vragen, minister. Deze cijfers tonen aan dat er een groot draagvlak is om meer openbare ruimte te gebruiken voor fiets- en wandelinfrastructuur ten koste van de ruimte voor auto's. Gaat u dit draagvlak aangrijpen om meer

infrastructuur voor zwakke weggebruikers te creëren bovenop de initiatieven in de beleidsnota en het relanceplan? Overweegt u dan ook de lokale besturen financieel te ondersteunen wanneer ze hun openbare ruimte herinrichten om wandelen en fietsen aangenamer te maken? Welke andere initiatieven plant u voor voetgangers en fietsers? Welke acties onderneemt u om ruimte voor auto's zoals parkings te vervangen door voetpaden en fietspaden of is daar geen sprake van?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb ook de enquête van Vias gezien. Er zijn inderdaad een duizendtal mensen bevroegd. En de resultaten ondersteunen het beleid dat wij aan het voeren zijn, met name volop inzetten op de duurzaamheidsaspecten, op het creëren van meer ruimte voor de duurzame weggebruikers. Ik ben uiteraard blij met die resultaten. U vraagt of ik op basis van die enquête mijn beleid zal bijsturen. Dat is toch wel iets te voorbarig. U weet dat wij nog maar heel pas onze beleids- en begrotingstoelichting (BBT) hebben goedgekeurd, met daarbovenop ook nog het relanceplan. U weet dat wij initieel in het regeerakkoord een groeipad hadden van 300 miljoen euro voor extra fietsinvesteringen in 2024. Wij gaan in 2021 al een bedrag van 335 miljoen euro besteden aan fietsinfrastructuur. Wij houden dus vast aan onze plannen die wij nog maar heel recentelijk hebben goedgekeurd. Het zou een beetje vreemd zijn als wij nu al, op basis van deze enquête, ons traject zouden bijsturen. Wij houden vast aan onze toch wel ambitieuze doelstellingen. Vanaf dag 1 hebben wij erop gehamerd dat wij die doelstellingen ook effectief wilden realiseren. Dat is al diverse keren in deze commissie aan bod gekomen.

Dan is er uw tweede vraag over financiële steun aan de lokale besturen om de openbare ruimte te herinrichten en het wandelen en fietsen aangenamer te maken. Ik denk dat hier al geweten is dat we dat volop doen. We hebben bij de aanvang van de lockdown in maart een oproep gedaan met onze toolbox duurzame mobiliteit, maar ook nu zetten we nog volop in op veilige schoolomgevingen enerzijds en veilige schoolroutes anderzijds.

Ook door minister Somers wordt er extra ingezet op een veilige en comfortabele fietsinfrastructuur op de gemeentewegen. Kortom: deze regering zet daar volop op in.

Daarnaast hebben we het mechanisme van het Fietsfonds, waarbij we extra inzetten op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Daarvoor hebben we de middelen met ruim 50 procent opgetrokken tot een bedrag van 15 miljoen euro. Ik denk dat we wel aantonen dat we dat zeker al volop doen.

Welke andere initiatieven plan ik nog? Qua investeringen in de infrastructuur loopt er al heel veel. Daarnaast zijn er nog andere initiatieven zoals de communicatiecampagnes voorzien. In 2020 was dat Blijven fietsen allemaal. We bekijken op dit ogenblik met de administratie en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) welke andere campagnes en sensibiliseringsprojecten we kunnen opzetten om toch nog meer mensen op de fiets te krijgen.

U weet dat een programmamanager Schaalsprong Fiets werd aangeworven en daar zetten we volop op in. Ik denk dat daar deze week en volgende week wordt over vergaderd. Ook daar kijken we wat extra kan.

In september 2021 vindt in Vlaanderen het WK Wielrennen plaats. Dat momentum willen we zeker nog aangrijpen om meer mensen aan het fietsen te krijgen. Niet alleen de recreatieve fietser, maar zeker ook de functionele fietser in het kader van het woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. De cijfers zijn al niet slecht, maar we willen ze toch nog opkrikken. Het kan altijd beter.

Concrete acties om een aantal parkeerplaatsen uit de parkeercapaciteit te halen worden momenteel niet voorzien. Parkeerplaatsen op de gemeentewegen zijn een lokale bevoegdheid. U weet dat we wel volop inzetten op onze Hoppin-punten en dergelijke meer, maar we kunnen niet zonder meer zeggen dat we overal parkeerplaatsen zullen schrappen.

Wat we wel doen, is dat we in samenspraak met de lokale besturen bij een aantal heel smalle fietspaden parkeerplaatsen of pechstroken opheffen om daar de bestaande fietspaden te verbreden. Ik zeg opnieuw dat de consensus en het draagvlak bij de bewoners en lokale besturen daarbij heel belangrijk zijn. Daar kijken we wel wat kan om zodoende meer ruimte te geven aan de fietser, maar daarvoor worden dan eventueel een aantal parkeerplaatsen opgeheven. We onderzoeken een aantal trajecten, maar als het over heel veel lintbebouwing of geschakelde bebouwing gaat, is het soms delicaat indien mensen dan geen parking meer hebben. Waar dat kan en waar er draagvlak voor is, overwegen we dat. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is volop bezig om te kijken hoe we onze publieke ruimte kunnen optimaliseren om toch meer ruimte te geven aan de fietser en kwetsbare weggebruiker.

Ik hoop dat ik daarmee al uw vragen heb beantwoord. Ik kijk uiteraard uit naar de bijkomende suggesties.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Het draagvlak dat er nu is voor het fietsen en wandelen moeten we aangrijpen om op het elan verder te gaan en om het uit te breiden. Ik heb het uiteraard over ruimte voor vrije tijd, en niet over de schoolstraten en schoolomgevingen. Ik heb het over de ruimte voor noodzakelijke vrije tijd en op dat vlak kunnen we nog een push bijgeven, want het is natuurlijk wel fijn dat er nieuwe campagnes komen die ons aanzetten om allemaal de fiets te nemen, maar dan moeten er wel, en dat weet u, minister, brede en veilige fietspaden zijn.

Alleen begrijp ik het verhaal van die parkeerplaatsen niet goed.

U zegt dat u het goed vindt dat de lokale besturen parkeerplaatsen zouden verwijderen om ruimte te maken voor fietspaden. Maar als ik u dan vervolgens vraag of u dat vanuit Vlaanderen moet opleggen, zegt u dat de lokale besturen dat zelf maar moet beslissen. Wij blijven daarin van mening verschillen. Ik vind het fijn dat u ook bij lokale besturen vindt dat, wanneer de fietspaden te gevaarlijk zijn, er gerust wat parkeerplaatsen mogen verdwijnen. Maar ik vraag u nogmaals met aandrang om ook vanuit Vlaanderen het signaal te geven dat dat echt zou moeten. Ik dank u.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Het is heel belangrijk om te blijven herhalen dat deze studie duidelijk maakt dat mensen meer ruimte willen op mensenmaat, meer ruimte om veilig te fietsen, te wandelen, voor kinderen om te spelen, en dat ze het zelfs goed vinden dat dat ten koste van de auto gaat.

Minister, ik heb twee concrete vragen. U hebt zelf verwezen naar de exitstrategie duurzame modi voor gemeentewegen, de subsidies die gemeenten konden krijgen tot juni 2020. Hoe hebt u die actie geëvalueerd? Plant u daarvan een herhaling dit voorjaar?

Ten tweede, er is een punt dat nog niet werd belicht, maar dat ook aan bod kwam in de Vias-studie: de toegenomen verkeersagressie. Minister, wenst u op dat punt initiatieven te nemen, om iets te doen aan die toegenomen verkeersagressie?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Mevrouw Lambrechts, ik dank u voor uw vraag. Ik begrijp uw bezorgdheid. Inderdaad, op dit ogenblik is er door corona ook meer draagvlak vanuit de bevolking. Maar dat betekent niet dat je nu plotseling zaken moet beginnen te wijzigen. Als ik het goed voorheb, is er een serieus budget voorzien voor fietsinfrastructuur. Er is een serieuze inhaaloperatie aan de gang die al gestart is tijdens de vorige legislatuur. Als we die al tot een goed einde kunnen brengen, zul je wel degelijk een serieus verschil zien.

Wat de lokale besturen betreft: zelf heb ik al een parking omgetoverd tot groene zone en we zullen dat ook met een andere parking doen. Dat was al beslist in het meerjarenbeleidsplan, vóór corona. Heel wat gemeenten hebben al meerjarenbeleidsplannen opgesteld. Om die nu allemaal te wijzigen... Het is wel zo dat er meer draagvlak zal zijn. En wat de minister wél zou kunnen doen, is het AWV en ook de provincies blijven aanvuren om die fietssnelwegen sneller door te voeren, zodat we op een veilige manier de centra kunnen bereiken.

Ik ben niet geneigd om nu plots te zeggen: we zullen dit of dat doen. Als we wat gepland is, ook kunnen uitvoeren, hebben we al mooi werk geleverd.

Maar ik begrijp uw bezorgdheid wel. Er is een draagvlak, dus is het voor lokale besturen nu het moment om een aantal ingrepen door te voeren. Daar ben ik het wel mee eens.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Collega Lambrecht, ik dank u voor uw vraag. Ik heb dinsdag in de commissie Binnenlands Bestuur aan minister Somers de vraag gesteld over het budget van 150 miljoen euro dat hij uittrekt voor de lokale gemeentelijke fietspaden. De gemeenten kunnen daarbij 2 euro tegenover 1 euro Vlaams geld budgetteren om de lokale fietspaden te herstellen, te onderhouden of om nieuwe aan te leggen.

Minister, ik heb dat niet gevraagd aan minister Somers, maar is het mogelijk om daarin maximaal samen te werken? De fietser zelf heeft er geen nood aan te weten of het een lokaal of gemeentelijk fietspad is, dat stopt en overgaat in een Vlaams fietspad, dat minder goed onderhouden is. Een optimale samenwerking tussen minister Somers en u over het lokale en het gewestelijke aspect, zou zeer opportuun zijn. Dat is een duidelijke vraag voor een maximale samenwerking. Als ik het globaal uitreken, is er een budget van 780 miljoen euro: 150 miljoen euro van minister Somers, 300 miljoen euro van de gemeenten, 335 miljoen euro van u. Dat is samen 700 à 800 miljoen euro. Dat is een immens bedrag. Laten we maximaal en efficiënt samenwerken om de fietspaden beter te kunnen onderhouden en ook nieuwe aan te leggen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel. Mevrouw Fournier, zoals u zei, een weggebruiker heeft er inderdaad geen boodschap aan of het nu een gemeenteweg of een gewestweg is waar dat fietspad langs loopt. Die samenwerking ter zake is dus zeker absoluut noodzakelijk. Wij hebben inderdaad onze subsidies voor schoolomgevingen in het kader van de verkeersveiligheid, maar wij kunnen niet zonder meer aan alle gemeenten opleggen dat we hun fietspaden gaan herstellen. Ik denk wel dat het engagement van 150 miljoen euro dat collega Somers vanuit Binnenlands Bestuur heeft genomen, dus die euro voor 2 euro lokaal, een goede zaak is. Zo zorgt men er gezamenlijk voor dat er nog meer wordt ingezet op die fietsinfrastructuur tout court.

We zijn ook deze week gestart met onze ronde van Vlaanderen omtrent verkeersveiligheid, waarbij we ook met lokale besturen, maar ook met de lokale politie, aan

tafel zijn gegaan om te bekijken hoe we nog beter kunnen samenwerken. Sommigen horen het niet graag, maar ik blijf er wel bij dat lokale besturen hun terrein, hun eigen grondgebied, nog altijd het best kennen en ook nog altijd de beste inspraak hebben met betrekking tot de vraag waar welke weg moet worden heringericht, en hoe dat op de meest veilige en de meest aanvaardbare manier kan gebeuren. Bij onze ronde vragen we dus vooral aan de lokale besturen, maar ook aan de lokale politie, hoe zij dat zien en wat er kan worden bijgestuurd, zeker ook qua vergunningstrajecten en de realisatie van trajecten.

Daarmee ben ik eigenlijk beland bij de problematiek die de heer Meremans al aankaartte. We kunnen immers wel veel middelen hebben en allemaal heel veel goede intenties hebben, maar heel vaak blokkeert het toch nog bij ofwel vergunningen ofwel aanbestedingsprocedures die wat langer op zich laten wachten. Daar hoor ik heel veel lokale besturen over klagen. Het gaat niet alleen over aanbestedingsprocedures en vergunningsprocedures. We botsen ook vaak met onze eigen interne dienstorders, onze eigen richtlijnen. Dat bleek alleszins in de vergadering die we met West-Vlaanderen hadden. Als het dan ging over verlichting in het wegdek of rond het fietspad, dan werd er plots gezegd dat dat niet kon. Er zijn ook de zones 30. Ik weet dat er hier echt believers zijn wat die zones 30 betreft, maar ik hoor ook soms dat AWV dat op welbepaalde plaatsen zou weigeren. Ik blijf erbij: lokale besturen weten vaak het best hoe hun eigen terrein het best wordt ingericht. Ik heb daar dus absoluut oren naar en wil optimaal samenwerken met die lokale besturen om een en ander te herinrichten.

Er gebeurt ook al veel. Ik kijk bijvoorbeeld naar de onthardingsprojecten, waarbij de verharde oppervlakte wordt verwijderd in openbare ruimte en wordt omgevormd tot graszoden, perken en dergelijke. In het verleden werden er daarvoor ook al subsidies verleend. Ik denk dat die proefprojecten nog lopen. Ik weet dat minister Schauvliege daar destijds volop een lans voor heeft gebroken. Ook die dingen gebeuren dus altijd nog wel, en daar is ook veel nood aan, daar moeten we op inzetten. Ik ben op dit ogenblik echter bevoegd voor wat met gewestwegen en fietspaden langs gewestwegen te maken heeft. Daar zetten wij op in.

Ik refereerde aan het punt van die parkeerplaats. We hadden zelf het voorstel gedaan om langs een drukke gewestweg, waar de fietspaden er op dit ogenblik niet goed bij liggen, te zorgen voor bredere fietspaden binnen het bestaande gabarit van de weg. Ik kreeg dan echter van onder meer de burgemeester te horen dat we moesten oppassen, omdat bepaalde lokale handelaars dan geen parkeerplaats meer zouden hebben, en mensen die geen parkeerplaats bij de eigen eigendom hebben, eigenlijk ook rekenden op die pechstrook langs de weg als parkeerplaats. Soms komen bepaalde trajecten door zoiets dus op de helling te staan. Daarom vind ik de inspraak van die lokale besturen, maar ook van de bevolking als dusdanig, wel belangrijk in dezen. Verkeersveiligheid is en blijft uiteraard ook heel belangrijk. Als er dus parkeerstroken moeten worden opgeheven en de auto ruimte moet maken voor bredere fietspaden, dan willen we daar heel graag massaal voor zorgen, maar natuurlijk wel met inspraak van en draagvlak bij de bevolking. Anders zijn we onszelf immers ook iets aan het wijsmaken. Dan heeft het ook weinig zin, denk ik. Dat was eigenlijk hetgeen waaraan ik daarstraks refereerde. Dat was misschien niet heel duidelijk, maar dat was alleszins wat ik daarmee bedoelde. Ik heb zo'n specifiek voorbeeld waarbij men zegt dat men wel veilige fietspaden wil, maar dat de bevolking toch helemaal mee moet zijn, en dat men dat dus eventjes on hold zet.

Ik denk dat alle leden van de commissie me al meermaals hebben opgeroepen om de kaart van veilige, bredere en comfortabelere fietspaden te trekken. Ik hoop dat iedereen zo denkt, zeker op het lokaal bestuursniveau, en er weer mee de schouders onderzet om massaal op die fietsinfrastructuur in te zetten. Ik hoop dat

we de mensen ook massaal op de fiets krijgen. Dat is waar we naar streven. Ik ben uiteraard blij dat ik hier veel bondgenootschap voel.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, aan dat bondgenootschap moet u niet twijfelen. Ik denk dat uit de woorden van de andere sprekers duidelijk is gebleken dat ze meer ruimte voor de fietser willen, maar we vergeten de voetganger de hele tijd. Het draagvlak voor mooie fietspaden is er nu, vooral bij de jongere generatie. Dat is belangrijk. Het geld voor de infrastructuur is er vaak, maar dit moet ter plaatse komen.

U moet wel opletten met het warm en koud blazen. Soms denk ik dat u mee bent in het verhaal. U begint dan mooi over wegen die gevaarlijk zijn door te smalle fietspaden en over parkeerplaatsen die weg moeten. Ik denk dat we er eindelijk zijn, maar dan zegt u wat het gemeentebestuur over de handelaars en de bewoners zegt en dat het niet zal worden gedaan.

Dat moet in onveilige situaties gebeuren. In de Duitse stad Freiburg, bijvoorbeeld, parkeert niet iedereen voor zijn deur. Er wordt gezorgd voor parkeerplekken een beetje verder waar dit wordt gecentraliseerd. We moeten inzien dat we niet met de auto tot in de winkel moeten kunnen rijden als dat tot meer verkeersveiligheid en minder ongevallen leidt. Ik stel week na week vast dat het draagvlak hiervoor groeit. We zullen dat blijven herhalen. Ik denk dat we ooit in een situatie zullen komen waarin Vlaanderen over te onveilige verkeerssituaties zal zeggen dat het lokaal moet worden veranderd. Daar zijn we blijkbaar nog niet. Op hoop van zegen dan maar.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de geplande kilometerheffing in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest – 1289 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, hier ben ik weer met een opvolgingsvraag over de problematiek van de kilometerheffing door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. We weten allemaal dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, onder leiding van minister-president Vervoort van de PS, begin december 2020 een akkoord over de slimme kilometerheffing heeft afgesloten. Het klonk alsof de Brusselse Hoofdstedelijke Regering die kilometerheffing in 2022 wilde invoeren. Dat is binnen een jaar. Het is de bedoeling niet langer het bezit, maar het gebruik van een auto te belasten, wat op zich een mooie doestelling is, om op die manier de files terug te dringen, wat ook een heel mooie doelstelling is. Er is in Vlaanderen en in Wallonië een storm van protest gekomen. De dag voordien heeft het Vlaams Parlement een resolutie goedgekeurd waarin wordt gevraagd in dialoog te gaan en, indien nodig, alle juridische middelen te gebruiken om ervoor te zorgen dat de Vlaamse pendelaar niet wordt gediscrimineerd.

Op 18 december 2020 heeft het Overlegcomité vergaderd. Toen is het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest verteld dat het moet dialogeren en een overlegstructuur moet opzetten. Ik zal dat hier niet allemaal uitleggen. In die tekst staat een datum, namelijk 31 maart 2021. Die datum nadert.

Plots heeft de voorzitter van de PS, de heer Magnette, dan verklaard dat die slimme kilometerheffing er voor 2024 niet komt. Hij heeft dat tijdens het weekend van 9 en 10 januari 2021 verklaard, vooral om sociale redenen. Dat is volgens hem iets voor de volgende legislatuur, want de gewone man met een wagen mag niet worden gestraft. Dat is zijn redenering. De Brusselse minister-president heeft hierop geantwoord dat hij een regeerakkoord heeft waar dat punt instaat. Het is een beetje een bizar verhaal.

Minister, u hebt in Het Belang van Limburg verklaard dat u het niet ziet zitten omdat dit niet in het Vlaams regeerakkoord is afgesproken. U wilt eerst voldoende alternatieven kunnen aanbieden. We zijn het daar helemaal mee eens. U investeert hier volop in. Enkel al in de Vlaamse Rand gaat het om 1 miljard euro voor nieuwe tramlijnen, overstappunten en fietsinfrastructuur. U hebt in een interview gesteld dat 2025 een meer realistische horizon is.

We hebben het hier al over gehad, maar nu de voorzitter van de PS er is komen tussenfietsen, vind ik het nuttig dit weer aan de orde te stellen. Bovendien blijft het leven. Op allerhande beleidsniveaus worden resoluties ingediend, alleszins in de gemeenteraden in Vlaams-Brabant. Ik weet het niet of het bij de collega's ook zo is, maar bij ons is er eentje ingediend. Het is natuurlijk belangrijk om te weten of dat overleg nu aan de gang is en wat er allemaal gebeurt.

Minister, hebt u al een uitnodiging gekregen om deel te nemen aan dat overleg zoals afgesproken op het Overlegcomité? Wanneer heeft dat plaatsgevonden of zal het plaatsvinden? Wat is de timing en structuur van dit overleg? Er konden immers subgroepen worden opgericht en dergelijke meer. Welk standpunt zult u daarin innemen? Ik denk dat we dat wel al kennen, maar u mag het gerust nog eens herhalen. Houdt de Brusselse Regering nu al dan niet vast aan de invoeringsdatum van haar slimme kilometerheffing in 2022 of is dit toch opgeschoven tot na de volgende verkiezingen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Brouwers, dank u wel voor uw drie heel concrete vragen. Ik kan daar kort en bondig op antwoorden. Ik heb tot nu toe nog geen uitnodiging gekregen voor een Overlegcomité. U weet dat op het Overlegcomité van 18 december is gezegd dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een structuur en timing voor overleg moet uitwerken. Wel, op dit ogenblik hebben wij daar nog niets van gezien. Er is nog geen nieuwe datum voor een Overlegcomité waarop andere dan coronagerelateerde items worden behandeld. We hebben daar dus nog geen uitnodiging voor gekregen en we weten ook nog niet hoe de structuur van dat overleg juist zal verlopen.

Ik denk dat het standpunt van de Vlaamse Regering heel duidelijk en al meermaals is gezegd in deze commissie. Ik denk ook niet dat er een reden is om te twijfelen of te denken dat wij iets hebben gewijzigd aan ons standpunt, absoluut niet. Wij houden vast aan wat tot nu toe altijd is gezegd.

Wat betreft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering: ik ben geen lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering; ik weet ook niet wat haar intenties zijn. Ik heb begrepen dat de Brusselse minister-president op 15 januari gezegd heeft dat zijn plannen ongewijzigd zijn. Ik denk dat we daar vandaag nog niet het laatste woord over gezegd hebben en dat er in de toekomst nog heel veel over zal worden gepraat.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, dank u wel. Ik had nog heel wat willen vragen, onder andere over hoe het zit met het 'memorandum of understanding'. Ik zie dat er ondertussen wordt gewerkt aan alternatieven, bijvoorbeeld de nieuwe BRUPASS

die er komt, de XL-tickets waar je niet alleen in de Brusselse zone, maar tot meer dan 11 kilometer errond aan een eengemaakt tarief voor openbaar vervoer zult kunnen reizen. Dat zijn allemaal positieve signalen die er dan toch wel zijn. Maar er is het hele verhaal van het memorandum of understanding, de akkoorden die nog moeten worden gesloten rond de tramverbindingen die over de gewestgrenzen heen gaan, het parkeerbeleid enzovoort. Er is zoveel rond te doen en het is al meer dan een maand geleden dat dat Overlegcomité heeft plaatsgevonden. Ik denk dat het nu toch wel tijd wordt dat de andere gewesten die uitnodiging krijgen.

Ik ben eigenlijk een beetje ongerust. Ik dacht dat er morgen een coronaoverlegcomité is. Misschien kunt u minister-president Jambon vragen dat hij er de Brusselse collega's er in de marge daarvan op wijst dat was afgesproken dat zij het initiatief zouden nemen en dat wij daarop wachten om te weten hoe het nu verder gaat. Ik ben helemaal niet gerustgesteld door uw antwoord, en ik denk uzelf trouwens ook niet. Er moet dringend aan de tafel worden gezeten, anders zullen we moeten doen wat we hebben afgesproken in onze resolutie.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, collega's, de boodschap van PS-voorzitter Magnette aan minister-president Rudi Vervoort om in het belang van zijn toekomstige politieke carrière, dat onzalige, eenzijdig besliste idee van die stadstol te begraven, is wel aangekomen. Ik denk dat op politiek vlak dat kindje dood is, om mijn eigen termen nog eens te citeren. Aan de andere kant treed ik de bezorgdheid van mevrouw Brouwers bij dat we moeten zorgen dat er wordt gewerkt aan de plannen die op stapel staan en die lopen voor de duurzame verbindingen tussen Vlaanderen en zijn hoofdstad, met name de Brusselse metropolitane regio.

Minister, u hebt daar altijd de hand uitgestoken omdat u net als velen in deze commissie een beproefde pendelaar bent. U weet dus wat het is wanneer dat niet in orde is. We komen dat alle dagen samen tegen, dat is ook een vorm van democratie: samen in de file staan, samen verkeershinder ondervinden. We zijn daar elkaars lot- en bondgenoten, vanuit Brussel naar Vlaanderen en vanuit Vlaanderen naar Brussel. Maar dan zal Brussel op een bepaald moment die uitgestoken hand met beslissingen en projecten tegemoet moeten treden en u niet op de stoep mogen laten staan. Zij moeten u ook binnenlaten, knopen doorhakken en beslissingen nemen over projecten die ze dan ook moeten uitvoeren. Dat is in het belang van Vlaanderen en van Brussel.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, minister, wanneer mevrouw Brouwers zegt dat ze ongerust is, kan ik haar best geloven. Ook wij zijn ongerust. Wij vrezen dat de Brusselse Regering lak heeft aan wat Vlaanderen en Wallonië denken en gewoon haar plannen willen doordrukken.

Het gaat over een factuur van ongeveer 500 miljoen euro die de Vlaamse pendelaars dan mogen ophoesten. Die Vlaamse en Waalse pendelaar betalen intussen al enorm veel om nog maar met de wagen te mogen rondrijden. Een automobilist betaalt jaarlijks meer dan 3000 euro, dat is driemaal het Europees gemiddelde. En voor de mensen die naar Brussel zullen pendelen, zal dat oplopen tot 4500 euro. Dat is gewoon diefstal.

Minister, ik geloof u wel wanneer u zegt dat u blijft bij uw standpunt maar mijn vraag is of uw partij wel zo standvastig is. Want laat ons eerlijk zijn, uw partij zetelt ook in de Brusselse Regering. Zo zegt Brussels minister van Financiën Gatz dat die 500 miljoen euro een Vlaamse overwinning moet worden genoemd. Als hij het doorschuiven van rekeningen bestempelt als een moedige beslissing, vraag ik me af hoeveel Vlaamse reflex uw minister nog heeft. Wat zal de standvastigheid zijn

van uw partij in dit dossier? Misschien bedoelt u het wel goed maar wij houden toch ons hart vast.

De boodschap die wij namens het Vlaams Belang brengen, is alvast duidelijk: wij steunen de automobilist. Wij zijn zeker en vast niet voor die slimme kilometerheffing, nu niet en ook in de toekomst niet. Wanneer u de automobilist wilt overtuigen om naar andere vervoersmodi over te schakelen en om die modal shift te realiseren, zult u met een veel beter en comfortabeler openbaar vervoer en een goede infrastructuur moeten komen zodat die automobilist vrijwillig en zonder enige financiële dwang overschakelt naar een andere vervoersmodus. Onze boodschap is duidelijk en wij zullen daar blijven op hameren.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, ik heb 3 puntjes. Wat blijkbaar voor de collega's een detail is: gisteren werd een nieuwe studie bekendgemaakt over de impact van luchtverontreiniging in onze steden. Wij weten allemaal dat het autoverkeer en het verkeer tout court daar een belangrijke rol in spelen door de vervuiling met stikstofdioxide. Op de internationale ranglijst van steden met zeer slechte luchtkwaliteit scoren Antwerpen en Brussel bijzonder hoog. Antwerpen staat op de tweede plaats op die lijst. Daar zijn er per jaar 370 vroegtijdige overlijdens door luchtverontreiniging, te wijten aan het verkeer. In Brussel vallen er elk jaar 530 doden vroegtijdig door de slechte lucht door het verkeer. Daar proberen wij in Brussel iets aan te doen. U mag veel mobiliteitsdeskundigen raadplegen, maar er bestaan geen wonderoplossingen. De oplossing is: minder verkeer, minder autoverkeer, meer openbaar vervoer, meer fietsers.

Ten tweede ben ik blij dat collega Brouwers het mooie voorbeeld aanhaalt van de BRUPASS. Die is deze week gelanceerd, met afstemming van openbaar vervoer van de verschillende vervoersmaatschappijen in Brussel en in de Rand. Dat is maar één voorbeeld van heel veel, dat u, minister, samen met uw collega van Mobiliteit van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebt kunnen realiseren. De bereidheid om te blijven samenwerken is in Brussel even groot als in Vlaanderen. Als collega Keulen zegt dat u op de stoep staat, dan nodig ik u uit om de dossiers voor te leggen waarvoor u op de stoep staat, en dan stel ik voor dat wij samen naar oplossingen zoeken. Maar de bereidheid om naar oplossingen te zoeken is er alleszins. In die zin, collega Brouwers, is dat memorandum of understanding geen wonderoplossing dat ineens alle problemen gaat oplossen. Het gaat er vooral over om in een aantal concrete dossiers vooruitgang te boeken. Ik denk dat die wil daarvoor in Brussel zeker aanwezig is.

Dan kom ik op het dossier van de slimme kilometerheffing en de vragen over het overleg en het Overlegcomité. Op het Overlegcomité van 18 december is er gevraagd aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om een voorstel van organisatie en timing van het interfederaal overleg neer te leggen. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft daarop toegezegd om tot 31 maart geen beslissingen te nemen over Smartmove, om het overleg alle kansen te geven. Dat lijkt mij een zeer correcte houding. Het vergt enige tijd voor dat Overlegcomité opnieuw samenkomt en misschien zijn er op dit moment, met corona en zo, andere prioriteiten voor het Overlegcomité dan het te hebben over dit voorstel. Maar ik meen te weten dat er een voorstel van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bestaat om dat overleg aan te pakken, dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering vragende partij is om hier zo snel mogelijk over te kunnen overleggen, en dat er op 12 februari een klassiek Overlegcomité is gepland. Dat is inderdaad vrij laat, want het is belangrijk dat wij snel kunnen vooruitgaan, gezien de enorme impact van de luchtverontreiniging. Ik vraag u dan ook, minister, of u bereid bent om via de minister-president het voorstel te steunen om eventueel vervroegd en eventueel over

elektronische weg het voorstel van aanpak van dat overleg te agenderen op het Overlegcomité.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Sommigen zeggen hier vast te houden aan hun standpunt. Wel, ik kan u verzekeren dat ook ik vasthoud aan mijn standpunt en dat ook mijn partij vasthoudt aan haar standpunt. Dit voor alle duidelijkheid.

Mevrouw Brouwers, er zijn inderdaad enkele positieve elementen. Wij hebben pas vorige zondag de BRUPASS gelanceerd. Wij hebben in de voorbije maanden geregeld overlegd. Daarvoor neemt federaal minister van Mobiliteit Gilkinet meestal het initiatief. Dat overleg is heel constructief. Wij bespreken daar heel wat mobiliteitsdossiers. Dat juich ik toe. Daar is ook de gezamenlijke campagne voor BRUPASS opgezet. Wij hebben dat ook met de vier openbarevervoersmaatschappijen en de bevoegde ministers gedaan. Ik kan daar alleen maar positief over zijn.

Er was de vraag naar het memorandum of understanding. Bilateraal overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is er niet meer geweest. We zien elkaar natuurlijk wel op het interministerieel overleg onder leiding van minister Gilkinet, maar er is geen bilateraal overleg meer geweest.

Aan Vlaamse zijde werken we volop verder aan de plannen van De Werkvennootschap met betrekking tot de Vlaamse Rand, waarbij ingezet wordt op alle facetten die al lang bekend zijn, zoals fietsinfrastructuur, zones voor park-and-ride enzovoort. Kortom, alle noodzakelijke randvoorwaarden, zoals ook de uitloop van het Brabantnet. We blijven daar uiteraard achter staan. Daar waar samenwerking nodig is met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hoop ik dat zij daar ook volop werk van maken. Wat dat betreft, zijn het memorandum of understanding en de andere samenwerkingsovereenkomsten nog altijd essentieel, maar De Werkvennootschap blijft tegelijkertijd verder werken.

Het is niet aan ons om aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te vragen om de job te doen die het van het Overlegcomité op 18 december heeft gekregen. Als het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zo graag verdergaat met dit dossier, dan heeft het op het Overlegcomité van 18 december een duidelijke boodschap gekregen. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is ermee belast om enerzijds een ad-hocoverlegstructuur op te zetten die bestaat uit een centrale werkgroep en eventuele subwerkgroepen. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is er ook mee belast om een overlegstructuur aan het Overlegcomité voor te leggen en heeft zich ertoe geëngageerd om minstens tot en met 31 maart en in afwachting van het overleg geen nieuwe initiatieven te nemen.

We kijken nu wat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zal doen, maar we hebben daaromtrent alleszins nog geen stukken gezien en ik denk ook niet dat ze morgen op tafel zullen liggen. We zullen afwachten wanneer het volgende Overlegcomité zal plaatsvinden waarop niet enkel coronamaatregelen geagendeerd zijn. Maar opnieuw, het initiatiefrecht ligt op dit ogenblik bij het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, dat van het Overlegcomité wel degelijk een aantal duidelijke opdrachten heeft gekregen. We wachten daarop en het is niet aan ons om aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te vragen zijn werk te doen. Men weet wat de taken zijn.

Ik blijf erbij dat de mensen op dit ogenblik heel wat andere zorgen aan hun hoofd hebben, met name hoe we zo snel mogelijk uit de coronacrisis kunnen geraken. Ik denk dat mensen niet graag horen dat wij opnieuw moeten palaveren over een belastingverhoging die men uit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wil opleggen aan de Vlaamse en Waalse pendelaars. Nogmaals, we blijven bij ons standpunt. Zolang alle randvoorwaarden niet zijn ingevuld – en dat zal nog wel enige tijd duren –, kan een kilometerheffing er voor ons niet komen. En als ze spreken over

een kilometerheffing, dan moet dat een slimme kilometerheffing zijn die geldt over meerdere gewestgrenzen heen. Het voorstel van SmartMove zoals het nu voorligt, waarbij eenzijdig een belastingverhoging wordt opgelegd aan inwoners van de andere gewesten, kan niet. Wij zullen ons daar blijven tegen verzetten. U hebt mijn engagement op dat vlak en ik blijf zeker bij mijn standpunt, mocht iemand daaraan twijfelen. Zoals de heer Keulen terecht zegt, moeten alle noodzakelijke linken en voorwaarden eerst ingevuld worden, want anders is er absoluut geen sprake van.

We kijken uit naar het vervolg. Ik blijf achter mijn korte antwoorden van daarstraks staan en we zullen zien hoe het verder verloopt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, als ik het begrijp, blijft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op dit ogenblik heel stil rond de kilometerheffing. Het is inderdaad misschien niet aan ons om in de pot te roeren. Het is misschien wel terecht wat de heer Keulen zegt, dat het hele verhaal door het orderwoord van de heer Magnette – voorlopig althans, de eerstkomende jaren – een stille dood is gestorven. Laten we dat gewoon hopen.

Ik ben wel blij dat de federale overheid hierin ook initiatief heeft genomen en dat er regelmatig overleg is waar u uw collega dan ook ziet, al is het misschien niet altijd bilateraal apart mogelijk. Ik snap dat de tijden het niet zo gemakkelijk maken om altijd goed te vergaderen. Wie het ook doet, als er maar een ei wordt gelegd en de zaken maar vooruitgaan, of dat nu in het federale Overlegcomité is of bilateraal met uw Brusselse collega.

Er zijn heel veel problemen in Brussel en de Vlaamse Rand, en niet alleen met de luchtvervuiling. Er is ook al de lage-emissiezone (LEZ). Het gaat verder dan dat; er zijn enorm veel problemen inzake mobiliteit in onze regio. Ik ben zelf van Vlaams-Brabant. Voor mij moeten de zaken vooruitgaan rond het Brabantnet, rond fietssnelwegen, parkings enzovoort. Er zijn her en der nog knelpunten met Brussel. Die moeten opgelost worden. Hoe u dat ook aanpakt, als het maar opgelost raakt. Laten we inderdaad hopen dat de slimme kilometerheffing een stille dood gestorven is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bezorgdheden van de Diensten Aangepast Vervoer over het vervoer op maat – 1351 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, ik ben bezorgd over de mensen met een beperking die aangepast vervoer nodig hebben en de wijzigingen die op dat vlak op til staan in het kader van het vervoer op maat. Dat vormt de onderste vervoerslaag van het openbaarvervoersmodel voor basisbereikbaarheid en speelt in op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen door onder meer de doelgroep waartoe ze behoren. Vervoer op maat zal gereserveerd kunnen worden via de mobiliteitscentrale.

Momenteel behartigen de Diensten Aangepast Vervoer de vervoersvragen van mensen die door hun beperkte mobiliteit geen beroep kunnen doen op individueel

of openbaar vervoer. Zij worden daarvoor sinds een aantal jaren gesubsidieerd via het Compensatiedecreet. De Diensten Aangepast Vervoer beschikken voor het vervoer van mensen uit hun doelgroep over aangepaste voertuigen en verzorgen naast transport ook specifieke begeleiding, assistentie en ondersteuning om de mensen van gang tot gang te brengen. Voor de kwetsbare gebruikers zijn dat gang-tot-gangvervoer en het zorgaspect essentieel. De vrees bestaat dat, wanneer er wordt overgestapt op het vervoer op maat, dit zorgaspect niet meer vervuld zal worden en dat het aanbod zal herleid worden tot louter taxivervoer en zodoende niet meer zal volstaan voor de meest kwetsbare mensen.

Ook het vervoer naar de dagcentra dreigt onder druk te komen. Nu wordt dit georganiseerd vanuit de dagcentra zelf, terwijl de mensen dit in de toekomst zelf zouden moeten doen. Voor een grote categorie van gebruikers, bijvoorbeeld mensen met dementie die naar een dagcentrum vervoerd moeten worden, is dit zeer moeilijk of zelfs onmogelijk, en legt dit een grote bijkomende last op de mantelzorgers. Ook de kosten dreigen dan op te lopen voor de gebruikers.

Een andere bezorgdheid betreft de toegankelijkheid van de mobiliteitscentrales. Gevreesd wordt dat dit onpersoonlijke entiteiten zullen worden, terwijl de huidige dispatching vaak een heel persoonlijk contact heeft met de cliënten en op die manier niet alleen mee een sociale functie vervult, maar ook een signaalfunctie kan opnemen.

Diezelfde signaalfunctie geldt ook voor de chauffeurs zelf. Die mensen zijn daar vaak al jaren aan het werk. Mensen met een beperking die nood hebben aan vervoer doen een beroep op de centrale. Ze kennen elkaar op de Diensten Aangepast Vervoer, ze kennen de chauffeurs, dat is voor veel mensen een wereld van verschil.

De vraag is ook in hoeverre de huidige werknemers bij de Diensten Aangepast Vervoer zich zorgen moeten maken over hun tewerkstelling. Momenteel vormen de huidige medewerkers van de Diensten Aangepast Vervoer ook een diverse mix van statuten. Dat weten we allemaal. Er zijn vaste medewerkers, maar ook vrijwilligers en mensen die tewerkgesteld zijn in het kader van de sociale economie.

Voor het vervoer van mensen met een zorgnood is het absoluut noodzakelijk te vertrekken vanuit de noden van de cliënt. Het is van groot belang dat het doelgroepenvervoer al bij de start van de vervoerregio's mee wordt opgenomen door de coördinatoren.

Minister, op welke manier zal in het vervoer op maat rekening worden gehouden met de bijzondere noden van de meest kwetsbare gebruikers, met name de mensen met een ernstig verminderde mobiliteit, mensen met dementie, enzovoort?

Hoe zal worden gegarandeerd dat het vervoer op maat zich niet beperkt tot louter vervoer, maar dat ook de assistentie aan de gebruikers mogelijk blijft? Hoe kunnen de sociale functie en de signaalfunctie van de huidige chauffeurs en van de huidige dispatching gegarandeerd worden?

Hoe kan het vervoer van en naar de dagcentra tegen een betaalbare prijs en met de nodige zorgomkadering gegarandeerd blijven?

Op welke manier kan de mobiliteitscentrale mee een sociale functie en een signaalfunctie vervullen?

Hoe worden de coördinatoren van de vervoerregio's aangezet om mee werk te maken van het doelgroepenvervoer, en dit met de focus op de zorgnood van de individuele gebruiker?

Wat zal er gebeuren met de mensen die thans tewerkgesteld zijn bij de Diensten Aangepast Vervoer?

Had u hierover al overleg met uw collega voor Welzijn? Indien neen, zal dit nog gebeuren en hoe? Indien ja, wat was het resultaat hiervan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Schryvers, dank u voor uw vragen en voor de aandacht voor de meest kwetsbare gebruikers en hun vervoersmodaliteiten voor de toekomst.

U weet dat wij volop bezig zijn met de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. U vraagt hoe dan specifiek rekening wordt gehouden met de bijzondere noden van deze meest kwetsbare gebruikers. Het vervoer van deze doelgroep blijft gegarandeerd door de mobiliteitscentrale. Het is alleszins de bedoeling dat de gebruiker weinig zal merken van de veranderingen die er komen als gevolg van de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. De gebruikers moeten in principe contact opnemen met de mobiliteitscentrale om hun vervoer te boeken. Zij staan daar bekend met hun gebruikersprofiel, waardoor de mobiliteitscentrale weet wat hun vervoersnoden zijn en hier dan ook de aandacht aan kan besteden wanneer de rit wordt geboekt. Ook de voertuigen die worden ingezet zijn aangepast aan de vervoersnoden, zoals dat ook vandaag gebeurt. Uiteraard wordt er ook bij de chauffeurs goed op gelet dat zij de nodige opleidingen en dergelijke genieten. Ook wat dat betreft zal er zeker alle garantie zijn.

In uw tweede en derde vraag peilt u naar de assistentie voor de gebruikers en het vervoer naar de dagcentra. De Diensten Aangepast Vervoer vangen het georganiseerd vervoer naar de dagcentra gedeeltelijk op. U weet dat de Vlaamse ondersteuning er is via het persoonsvolgend budget. Op dit ogenblik zijn de vervoerregio's, meer specifiek de vervoerregioraden, bezig met de opmaak van hun plannen rond het vervoer op maat en dus ook rond het specifieke vervoer. De budgetten zijn integraal overgeheveld naar elke vervoerregio. De gebruikers die vandaag ressorteren onder het Compensatiedecreet kunnen zich in de toekomst wenden tot de mobiliteitscentrale en daar dan gebruik van maken. De vervoerregioraad moet de tarieven bepalen en bewaken.

Als antwoord op uw vierde vraag kan ik u meegeven dat de mobiliteitscentrale instaat voor de organisatie van het vervoer op maat en dat ze dus primair een mobiliteitsfunctie heeft. Tegelijkertijd wil ik meegeven dat zowel de ingezette chauffeurs als de mobiliteitscentrale zelf een signaalfunctie zullen opnemen. De bevoegde welzijnsdiensten dienen hiervoor dan wel in een contactpunt te voorzien, zodat de informatie effectief kan worden doorgegeven en de welzijnsdiensten de nodige actie ten behoeve van die kwetsbare doelgroepen kunnen ondernemen.

Op uw vijfde vraag kan ik antwoorden dat de coördinatoren of voorzitters van de vervoerregio's actief betrokken zijn bij de opmaak van het openbaarvervoerplan van de vervoerregio's. Zij kunnen via deze weg dan ook zeker de nodige aandacht vestigen op de specifieke noden zoals die vandaag bekend zijn bij de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's).

Wat gebeurt er met de mensen die thans tewerkgesteld zijn bij de DAV's? Op dit ogenblik zijn zij geen overheidspersoneel. Het is de verantwoordelijkheid van de DAV's zelf om daar verder in te voorzien. Het is ook aan de DAV's zelf om te besluiten of zij in de toekomst nog zullen inzetten op het vervoer, dan wel of zij het zullen overhevelen naar andere instanties. De toekomst zal dat moeten uitwijzen. Op dit moment is de aanbestedingsprocedure voor de mobiliteitscentrale lopende. Binnen een aantal maanden zullen we daar hopelijk meer nieuws over

hebben. Dan weten we ook of de DAV's daar al dan niet mee zullen samenwerken en hoe dat verder specifiek zal verlopen.

Ik spreek minister Beke heel vaak, maar niet over deze specifieke materie. Ik weet wel dat de administraties regelmatig samenzitten en bekijken hoe de samenwerking rond het operationeel worden van die mobiliteitscentrale verder kan worden gediversifieerd of geïntensifieerd. Want, ik herhaal: we mogen die kwetsbare gebruikers zeker niet in de kou laten staan. We zullen daar toekomstgericht zeker de nodige aandacht aan geven en het nodige overleg over houden. Vandaag verloopt het overleg al via de administraties. Mochten er signalen zijn dat een en ander niet vlot verloopt, zullen zowel minister Beke als ikzelf daarover snel rond de tafel gaan zitten en bekijken hoe een en ander desgevallend kan worden bijgestuurd.

Ik dank u voor uw vragen. Het laatste woord hierover is nog niet gezegd.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Ze nemen mijn bezorgdheden echter geenszins weg, integendeel zelfs.

Ik begrijp perfect de doelstellingen van basisbereikbaarheid en vervoer op maat. Maar het gaat hier over een heel specifieke en kwetsbare doelgroep. En we houden allemaal vaak pleidooien voor inclusie: mensen met een zorgnood moeten erbij horen in onze maatschappij. Mobiliteit is een van de essentiële elementen daarin.

De Diensten Aangepast Vervoer hebben doorheen de jaren al heel wat omzwervingen gemaakt – dat weet u wellicht ook. Maar zij hebben wel op lokaal vlak, in alle verschillende regio's, heel goede praktijken ontwikkeld om mensen met zo'n vervoersnood en met een zorgnood bij te staan. Dat is veel meer dan taxivervoer, dat is assistentie. Dat gaat ook niet alleen over mensen met een fysieke beperking, maar ook over andere groepen. Ik heb daarnet voor de dagcentra verwezen naar mensen met dementie, maar het gaat ook over mensen met psychische kwetsbaarheden enzovoort.

Zowel de dispatching als de chauffeurs kennen die mensen, ze zijn daarmee vertrouwd, ze kennen de problematieken. Ze hebben een signaalfunctie en doen aan assistentie. Ik ben heel bezorgd dat dit verloren dreigt te gaan, en dat binnen een grote mobiliteitscentrale de nabijheid die die mensen zo nodig hebben – het gaat vaak over heel korte en weerkerende trajecten, verschillende keren per week – verloren zal gaan.

Uw antwoord dat momenteel eigenlijk alles wordt uitgewerkt binnen de vervoerregio's, met de coördinatoren, bevestigt eigenlijk dat het allemaal vanuit het oogpunt van mobiliteit gebeurt. Ik wil u dus echt met heel veel aandrang vragen om zo snel mogelijk ook het welzijnsaspect daar echt bij in rekening te brengen, want als eerst alles al is uitgewerkt, en dan gaat men eens bekijken of er nog ergens iets schort, dan is het te laat. Ik heb heel veel respect voor de manier waarop binnen die vervoerregio's alles wordt uitgewerkt en voor die coördinatoren, maar ze hebben natuurlijk heel wat andere taken dan enkel ten aanzien van deze specifieke doelgroep. Vanuit Welzijn zijn we daar dus zeer bezorgd over. We willen heel graag meewerken om samen een goed systeem op te zetten, waarbij het aangepast vervoer voor die specifieke doelgroep op een goede manier verder kan gebeuren en verder kan worden uitgebouwd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Schryvers, we nemen die bekommernissen zeker mee, maar ik heb er echt wel vertrouwen in dat er in de vervoerregioraden

ook aandacht wordt gegeven aan die nabijheid, aan dat sociaal aspect, aan die specifieke doelgroepen. We mogen die zeker niet in de kou laten staan. Ik heb nu alleszins geen signalen dat dat wel zou gebeuren. Mocht ik die signalen hebben, dan zullen we zeker onmiddellijk bijsturen. Opnieuw, het verhaal van die Mobiliteitscentrale is bezig op dit ogenblik. Die vervoerregioraden focussen natuurlijk inderdaad in hoofdorde op de mobiliteitsfunctie, op dat vervoer op maat, maar die kwetsbare doelgroepen vormen toch ook een heel belangrijk onderdeel daarvan. Ik ben er dus zeker van dat die vervoerregioraden dat allemaal mee ter harte nemen, maar ik zal mijn oor nog eens opnieuw te luisteren leggen. Mochten er toch ergens problemen zijn, of mocht u zelf ergens signalen krijgen dat er te weinig aandacht voor is, dan hoor ik het heel graag. Uit mijn informatie blijkt echter duidelijk dat men die bekommernissen zeker meeneemt, dat dat allemaal mee wordt opgenomen in het vervoer op maat. Opnieuw, we willen die kwetsbare gebruikers zeker niet in de kou laten staan. Ik geef u daar volkomen gelijk in. Dat kan en mag niet gebeuren. Ik zal zeker nog eens specifiek navraag doen, maar tot nu toe dacht ik dat dat allemaal mee was opgenomen in alle plannen inzake vervoer op maat, waarmee die vervoerregioraden bezig zijn en waarbij ook alle lokale besturen toch de focus leggen op die nabijheid, op dat sociale aspect. Ik zal dat echter zeker blijven opvolgen.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Minister, dank u wel. Ik heb mijn bezorgdheden meegegeven, en dat zijn bezorgdheden die ik niet zomaar zelf uit, maar die ook blijken uit gesprekken met de Diensten Aangepast Vervoer. Ik vraag daar dus absoluut de nodige aandacht voor. Ik heb het al gezegd: ik denk dat het goed zou zijn dat er hierover ook overleg zou zijn met het beleidsdomein Welzijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vertraging van het dossier van de Limburgse Noord-Zuidverbinding – 1384 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, het voordeel van een Limburgs minister te hebben is dat ik inzake deze problematiek eigenlijk de hele inleiding van dit dossier achterwege kan laten. Het is een dossier dat al bijna even oud is als het Vlaams Parlement zelf. Ik zie ook collega Keulen zeer aandachtig kijken. Toen hij de titel van de vraag las, over de vertraging van de Limburgse Noord-Zuidverbinding, heeft hij zich ongetwijfeld afgevraagd voor de hoeveelste keer in zijn carrière die vraag op de agenda van de commissie Mobiliteit staat. Maar goed, ter zake.

Minister, we hebben begrepen uit mediaberichten van vorige week dat het er eens te meer naar uit ziet dat het nog wat langer zal duren vooraleer er daadwerkelijk aan de slag kan worden gegaan met de werken voor die Limburgse Noord-Zuidverbinding. Normaal gezien zou dit voorjaar worden beslist welk voorkeurtracé de Noord-Zuidverbinding zou hebben, maar naar verluidt door corona en die nieuwe tussenstap in de procedure wordt de timing voor die beslissing verschoven naar het einde van dit jaar.

De tussenstap die ik vernoemde, waarbij de zeven oorspronkelijke tracés werden herleid tot slechts drie, was eigenlijk bedoeld om de procedure te vereenvoudigen en te verkorten. Maar goed, dat blijkt duidelijk niet te zijn gelukt.

Minister, u hebt aan de pers verklaard dat u niet tevreden bent met de verlenging van de huidige onderzoeksfase en dat u uw administratie zou vragen de timing te heroverwegen en deze fase van het onderzoek vroeger af te sluiten. Ik heb begrepen dat het gemeentebestuur van Houthalen-Helchteren daar anders over denkt en meent dat een grondiger onderzoek nodig is, zodat de werken zelf efficiënter en sneller kunnen worden uitgevoerd wanneer ze uiteindelijk effectief van start gaan.

Als gevolg van het een en ander zal dat voorkeursbesluit pas in december 2021 klaar zijn en niet in de lente van 2021, zoals het oorspronkelijk was gepland. Dat is de zoveelste vertraging in dit al enkele decennia aanslepende dossier. Uw eigen ambitie, die u bij het begin van uw ambtstermijn als minister van Mobiliteit en Openbare Werken hebt verwoord, om nog deze legislatuur in Houthalen de figuurlijke spade in de grond te steken, wordt daarmee steeds moeilijker te realiseren.

Kunt u toelichting geven bij de stand van zaken? Hoe zult u het project verder aanpakken? Wat is de huidige tijdlijn voor de onderzoeksfase, voor de fases die nadien nog volgen en voor de toekomstige werken? In welke mate verschilt de huidige tijdlijn van de oorspronkelijke tijdlijn? Welke maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat de werken na zo veel decennia zo snel mogelijk alsnog van start kunnen gaan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Janssens, ik denk dat het de bekommernis van iedereen in deze commissie is dat de timing van de dossiers goed wordt opgevolgd. Niemand heeft er een boodschap aan dat we alles jaren laten aanslepen. Het dossier van het complex project van de Limburgse Noord-Zuidverbinding sleept al jaren en volgens u al decennia aan. Als ik kijk naar de fase waarin we nu zitten, gaan we terug naar 2017. In dat jaar is beslist werk te maken van de Limburgse Noord-Zuidverbinding, waar Limburg al jaren naar snakt. Zeker de mensen die in de nabijheid van de Limburgse Noord-Zuidverbinding wonen, vragen om vooruitgang te boeken. Ten gevolge van de lijdensweg in het verleden, waarin de planprocessen telkens werden vernietigd en dergelijke, hebben we in 2017 voor de procedure voor een complex project gekozen. De Vlaamse overheid heeft die procedure in 2015 gelanceerd om investeringsprojecten versneld te kunnen uitvoeren door middel van een participatief proces met inspraak en dergelijke. Het is ook een geïntegreerd proces.

Om de Limburgse Noord-Zuidverbinding door middel van deze procedure te laten verlopen, is in 2017 eerst de verkenningsfase gestart. Die fase heeft in maart 2018 tot een startnota geleid. Sinds 2018 bevinden we ons in de onderzoeksfase, waarin diverse alternatieven op tafel moeten worden gelegd en verder moeten worden onderzocht. Dat geïntegreerd onderzoek moet finaal tot een voorkeursbesluit leiden. Dat is opnieuw een belangrijke fase in de procedure voor complexe projecten. De Vlaamse Regering moet een voorkeursbesluit nemen en dat is tegelijkertijd het signaal om met de uitwerkingsfase te starten. Die derde fase moet in een projectbesluit resulteren. Vervolgens komen we, na dat projectbesluit, in de uitvoeringsfase, waarin de schop effectief in de grond gaat en tot uitvoering wordt overgegaan. Dat zijn de gekende vier fases in de procedure voor complexe projecten.

We zitten nu in de onderzoeksfase, die al sinds 2018 lopende is. In het laatste kwartaal van 2019 is de boodschap gecommuniceerd dat het voorkeursbesluit met betrekking tot de Limburgse Noord-Zuidverbinding in het voorjaar van 2021 zou worden genomen. Het voorjaar is voor mij nog steeds het eerste kwartaal of minstens de eerste helft van het jaar. Dat is altijd gecommuniceerd.

Mijnheer Janssens, u hebt zelf verwezen naar het moment van de alternatieve onderzoeksnota, waarbij zeven alternatieven op tafel zijn gelegd. Als we voor al

die zeven alternatieven een MER en een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) moeten opstellen, zal dat van de studiebureaus veel tijd en energie vragen. De vraag is dan waarom we niet aan een 'vertrechtering' werken en niet nu al naar minder dan zeven en finaal naar drie alternatieven gaan. Zo kunnen we de workload in verband met een vertrechtering naar een voorkeursbesluit verminderen.

Ik ben destijds akkoord gegaan met die vertrechtering, onder de voorwaarde dat er niet te veel vertraging zou zijn, want zoals u her en der kunt vaststellen, hoort men op sommige plaatsen al procesmoetheid in het verhaal van de Noord-Zuidverbinding. U zegt zelf meerdere keren dat het al decennia aansleept. We horen her en der: 'Komt het er nog wel van?' Ik denk dat iedereen aan de tafel wel degelijk wil dat ze er effectief komt. Daarom is het bewaken van de termijnen heel belangrijk.

Op het einde van 2019 werd gecommuniceerd dat het voorkeursbesluit er komt in het voorjaar 2021. Wel, eind 2020 werd gecommuniceerd dat het definitieve ontwerp van voorkeursbesluit er eerder midden 2021 zal zijn, om dat dan na de adviesrondes en de openbare onderzoeken tegen het einde van het jaar 2021 voor te leggen aan de Vlaamse Regering. Dat betekent inderdaad een vertraging. Wegens de coronamaatregelen en het feit dat de infomomenten en dergelijke niet konden doorgaan, heeft men de timing van het openbaar onderzoek, dat van start ging in het voorjaar 2020, verlengd. Maar ook het verhaal van de tussennota en de vertrechtering heeft ervoor gezorgd dat er opnieuw een openbaar onderzoek en een adviesronde plaatsvond. Dat heeft finaal tot wel wat vertraging geleid. Maar ik heb wel degelijk aan de administratie gevraagd om die vertraging tot een absoluut minimum te herleiden. De vertrechteringsprocedure is er om een versnelling te krijgen, namelijk om niet zeven alternatieven te moeten onderzoeken maar finaal maar drie, de drie alternatieven die nu op tafel liggen.

Ik heb hierover een gesprek gehad met administratie. Ik heb haar gevraagd om, waar mogelijk, sowieso tijdsinstellingen te genereren. Ik moet samen met minister Demir bekijken of we het ontwerp en het voorontwerp van voorkeursbesluit in één tracé kunnen laten verlopen en zodoende de adviesronden en het openbaar onderzoek gelijktijdig te laten verlopen. Dat is de piste die we nu onderzoeken om geen kostbare tijd verloren te laten gaan en zo snel mogelijk een voorkeursbesluit te hebben, dat het startsignaal is voor de uitwerkingsfase, die finaal moet leiden tot een projectbesluit, of alleszins een definitief afgebakend besluit. Daarmee gaan we dan over tot uitvoering, van aanbesteding tot effectief de spade in de grond.

De timing zoals die nu op tafel ligt, is perfect consulteerbaar op de website van het complex project Noord-Zuid Limburg. U ziet dat het nog altijd de bedoeling is om de onderzoeksfase af te ronden in 2021, om de uitwerkingsfase te laten verlopen in de periode 2021-2024 en de uitvoeringsfase in 2024 tot 2029, de definitieve oplevering. Dat is nu de timing. Ik zal die timing ten zeerste blijven bewaken en daar waar tijdsinstelling gebracht kan worden, zal ik erover waken dat die gerealiseerd wordt.

Tot zover mijn antwoord. Ik hoop dat ik daarmee voldoende licht op dit dossier heb geworpen. Maar als er bijkomende vragen of bedenkingen zijn, dan hoor ik het wel.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, licht op het dossier is er wel, maar dat was mij al bekend, maar licht aan het einde van de tunnel zie ik nog altijd niet. Nadat wij in 2017-2018 met die procedure van complexe projecten zijn begonnen werken om uit de impasse te geraken waarin dat dossier toch al zo vele jaren zit, moeten we nu, 3 jaar later, vaststellen dat we nog niet veel gevorderd zijn. Dat is

heel moeilijk uit te leggen, zeker aan de mensen ter plaatse en de mensen die vanuit het centrum van Limburg naar het noorden van Limburg willen rijden.

U hebt dan inderdaad die vier fases opgelijst, wat meteen weergeeft in welke prille eerste fase we nog altijd zitten. Dan volgen nog de tweede en derde fase, de vierde fase zal pas voor het einde eind van de legislatuur zijn. En dan moet u inderdaad ook nog beginnen met het aanbestedingsdossier.

Toen enkele collega's in dit parlement – en ik zie er hier enkele zitten, collega Keulen, collega Ceyssens – met deze procedure complexe projecten begonnen, was het toch nooit de bedoeling daar zo lang over te doen. Het was de bedoeling om tijds winst te boeken, om sneller en efficiënter te gaan, want we hebben ook nog altijd niet de garantie dat er nadien niet nog eens vertraging komt door een eventuele procedure bij de Raad van State.

Ik vind het een goede zaak dat we nu uiteindelijk nog maar drie trajecten hebben na die vertrechtering. Uiteraard heeft elk scenario zijn voor- en nadelen en moet dat grondig worden onderzocht, maar het wordt nu toch echt wel tijd om eindelijk te beslissen om te starten met die werkzaamheden.

Ik heb van u nog niet begrepen welke timing u nu hanteert: eind 2021 of lente 2021. Ik begrijp dat u uw uiterste best wilt doen, samen met minister Demir, om dat zo snel mogelijk te doen, maar ik zou toch graag de definitieve timing kennen die u voor ogen hebt. Ik weet niet of collega Keulen na 2024 nog een nieuwe termijn ambieert, maar ik zou het ook voor hem toch bijzonder jammer vinden dat hij het begin van de werkzaamheden aan de Noord-Zuidverbinding niet meer zou kunnen meemaken als actief parlementslid. Dus minister, graag toch nog iets meer concrete engagementen over die timing.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik onthoud uit deze vraag dat ik na 2024 moet terugkomen.

Alle gekheid op een stokje, goede collega Janssens maar ook andere collega's van deze commissie, de minister heeft een cri de coeur laten klinken in een belangrijke krant, Het Belang van Limburg, en gezegd dat het op die manier niet opschiet. Alle bezorgdheden die zijn uitgesproken zaten eigenlijk als ondertoon in die boodschap. In Limburg zullen onze goede vrienden, onze provinciegenoten dus ook moeten beseffen dat na inspraak ook uitspraak moet volgen. Het doel van het decreet Complexe Projecten is ook te zorgen voor een maximaal draagvlak, maar op een bepaald moment moeten er keuzes worden gemaakt. En met die keuzes zullen sommige mensen gelukkig zijn en anderen minder tevreden. Maar op een bepaald moment moeten dus knopen worden doorgehakt.

Ik heb de indruk dat het in Limburg niet altijd doordringt dat ze in Brasschaat, in Torhout, in Mechelen en in Beersel – dat zijn de respectieve woonplaatsen van de minister-president en de drie viceminister-presidenten – zeggen dat Limburg ervoor moet zorgen dat die weg er ligt, want heel Vlaanderen kent intussen de Noord-Zuidverbinding in Limburg. We durven nogal gemakkelijk eens te zeggen dat de anderen, de niet-Limburgers, ons dat niet gunnen, maar daar heeft het allang niets meer mee te maken. Ofwel was er een Guus Feijen van de Limburgse Milieukoepel die de voet dwars zette, ofwel werden beschermde planten- en diersoorten, die mij ook dierbaar zijn, ingeroepen om terug naar af te gaan. Er zullen nu knopen moeten worden doorgehakt. En in die zin, minister, is het goed dat u in die belangrijke krant van uw hart geen moordkuil hebt gemaakt en aan Limburg de boodschap hebt gegeven dat er moet worden voortgemaakt, dat er keuzes moeten worden gemaakt en dat er knopen moeten worden doorgehakt. En dan

zullen er inderdaad gelukkigen een minder gelukkigen zijn, maar het algemeen belang is dat de Noord-Zuidverbinding er komt.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Ik heb een stukje antwoord gekregen op mijn bezorgdheid. Ik heb inderdaad begrepen dat er een vertrechtering is van zeven naar drie tracés en dat als gevolg daarvan een nieuw openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden, dat door de coronacrisis is uitgesteld. In de belangrijkste krant van het land, Het Belang van Limburg, heb ik ook gelezen dat de minister het voorkeursbesluit en het ontwerpbesluit wil laten samenvallen. ... (*onverstaanbaar*) ... decretaal onmogelijk zou zijn, maar ik heb uit de uitleg van de minister begrepen dat daarover overleg bezig is met het kabinet van minister Demir.

Een versnelling is goed en ik ben de eerste om de uiteenzetting van collega Keulen bij te treden dat er inderdaad keuzes moeten worden gemaakt, maar we mogen ons ook niet laten vangen door een versnelling van de procedure waardoor eventueel onvermijdbare juridische effecten zouden worden gecreëerd, met bijkomende procedures als gevolg. Minister, ik wil u dan ook vragen om goed te overleggen met minister Demir om die valkuil te vermijden.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Collega Janssens, mijn ongeduld is even groot als het uwe. U hebt mij samen met collega Keulen genoemd als diegenen die het project mee gestart hebben. Ik weet niet wat ik ervan moet denken dat u mijnheer Keulen noemt als de enige die er na 2024 nog bij zal zijn. Dat kan u mij eens persoonlijk toevertrouwen. Ik heb altijd gezegd in dit dossier dat de snelste weg de meest rechtszekere weg zal zijn. Wij moeten zeer voorzichtig zijn. Het decreet complexe projecten is ontstaan uit de commissie Sauwens die van 2009 tot 2014 heeft gewerkt. Ik herinner mij nog hoe wij ons drie maanden opgesloten hebben in dit parlement en dat wij over de partijgrenzen heen het eens waren over deze methodiek. Het is een getrapte methodiek en hij eindigt met één besluit en niet met een hele hoop besluiten na elkaar, die elk afzonderlijk zouden kunnen aangevochten worden. Ja, inderdaad, wij stellen vast dat dit tijd vergt.

Maar wat wij niet van de minister kunnen verwachten, is dat zij vandaag beslist. Dan zouden wij zeggen dat wij die hele procedure, waarover wij zo lang hebben nagedacht en waarover wij een zo kamerbreed draagvlak hebben, overboord gooien en dat wij opnieuw zonder meer de politiek zouden laten beslissen. Het gaat om een proces waarover wij lang hebben nagedacht in het parlement, dat wij samen uitgedokterd hebben, en dat wij ook volledig zullen moeten doorlopen. Als wij dat op de goede manier doen, zal dat ook de meest rechtszekere manier zijn. Ik zeg bewust niet: 100 procent rechtszeker; ik zeg: het meest rechtszeker. Je kunt je altijd verwachten aan procedures op het laatste moment als de finale knopen worden doorgemaakt. Ik heb ook liever vandaag dan morgen een beslissing, maar als er mensen zijn die denken dat bepaalde stappen in dit proces kunnen overgeslagen worden, noem die stappen dan zodat wij ze kunnen bekijken. Maar ik ben ervan overtuigd dat wij een heel bijzondere denkoefening hebben gemaakt en dat het proces zoals het vandaag voorligt, sluitend is. Ik heb er schrik voor om nog ergens een schakel tussenuit te laten, met alle juridische gevolgen vandien waardoor wij misschien jaren teruggezet worden in de tijd bij een poging om enkele maanden te winnen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Ik behoor niet tot de founding fathers van het dossier complexe projecten, maar ik treed wel de absolute bezorgdheid van collega Ceyskens bij. Zoals ik het altijd begrepen heb, is de procedure van complexe projecten

uiteraard bedoeld om dossiers uit hun impasse te helpen. Dat is om zaken vooruit te laten gaan, maar vooral om een draagvlak en rechtszekerheid te creëren. Daarom denk ik dat wij beter iets langer nadenken en beter gepaste antwoorden vinden dan snel te gaan. Als ik hoor dat wij van zeven tracés naar drie gaan, dan is dat juist om te versnellen, want als wij zeven tracés moeten onderzoeken, zou dat veel meer tijd vergen. Uiteraard moeten er uiteindelijk keuzes worden gemaakt. Ik krijg een beetje het gevoel dat het traject van complexe projecten in vraag gesteld wordt. Dat zou ik bijzonder jammer vinden. Laat ons nog even geduld hebben. Er zijn wel degelijk stappen vooruit gezet in de onderzoeksfase, collega Janssens. Misschien dat wij de output nog niet zien, maar binnen redelijke termijn moet die er absoluut komen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik ga beginnen met dat waarmee collega Robeyns geëindigd is. Mijnheer Janssens, ik ben het er niet mee eens dat wij nog niet ver gevorderd zijn. Enerzijds zijn er al veel stappen gezet sinds de keuze voor de procedure van complexe projecten. Er is al een groot draagvlak gecreëerd. Ik hoor her en der dat iedereen tevreden is over de werkwijze van de werkvennootschap in dit dossier. Wij zijn al heel wat gevorderd. Wij hadden die alternatieve onderzoeksnota. Wij hadden zeven alternatieven, waarvan wij weten dat er bepaalde voor sommige instanties totaal onaanvaardbaar zijn. Wij hebben die getrechterd. Wij zitten nu op drie alternatieven. Daar gaan wij nu mee verder in de richting van een voorkeursbesluit.

Anderzijds wil ik ook meegeven dat de timing die vooropstaat, altijd een indicatieve timing is geweest. Je kunt je daar niet op vastprikken. Sommigen denken misschien dat we nu snel snel willen gaan en een aantal stappen willen overslaan. Neen, maar ik wil wel alle transparantie in dat dossier. De indicatieve timing die vooropgesteld was in december 2019, verschilt van de indicatieve timing die vooropgesteld is in december 2020. Daar moet iedereen zich heel goed bewust van zijn. Waarom verschilt die timing? Enerzijds is dat vanwege de coronamaatregelen in het kader van het openbaar onderzoek. Anderzijds verschilt die ook door het feit dat wij geen stap hebben overgeslagen, maar dat we integendeel een extra stap hebben gecreëerd. We hebben een tussenstap gecreëerd, die moet resulteren in een tussennota, een tussennota die dan ook weer in openbaar onderzoek en in adviesronde ging, namelijk de tussennota die vertrechterd heeft van zeven naar drie alternatieven. En over die tussennota zijn dan adviezen binnengekomen, want alle lokale besturen en alle adviesinstanties hebben daar ook hun licht op laten schijnen. Het is uiteraard correct en goed dat dat allemaal nog mee gebeurt, om zodoende geen enkele stap over te slaan. Maar dat betekent natuurlijk dat er ook weer extra aandacht aan geschonken werd en er extra energie op werd ingezet. En dat betekent finaal dat de timing, zoals hij in 2019 voorlag, is veranderd naar de timing zoals die nu voorligt.

We willen daar alle transparantie in. U vindt die timing ook perfect op de website als dusdanig. Ik wil alleen waarschuwen voor procesmoeheid. En iedereen moet er zich ook van bewust zijn dat de stappen, die we nu als tussenstappen genomen hebben, uiteindelijk meer tijd gevraagd hebben dan initieel vooropgesteld was. En opnieuw: ik wil daar alle transparantie over aan de dag leggen.

De heer Keulen heeft terecht gezegd dat de andere, niet-Limburgse collega's inderdaad misschien veeleer de boodschap geven: zorg dat uw weg er ligt, liever vandaag dan morgen. Uiteraard is rechtszekerheid een heel belangrijk gegeven – rechtszekerheid én inspraak én participatie. We blijven dat ook hoog in het vaandel dragen. Maar dat neemt niet weg dat we ook de procestiming en de procesperiode zeer goed moeten bewaken. We hebben geen garantie dat als er straks een

voorkeursbesluit wordt afgeklopt door de Vlaamse Regering, dat niet wordt aangevochten.

De twee andere procedures complexe projecten, voor de nieuwe zeesluis in Zeebrugge en voor de containeruitbreiding in de haven van Antwerpen, zijn verder gevorderd dan het complexe project Noord-Zuid. Maar in beide procedures moet ik vaststellen dat, ondanks alle inspraak en ondanks alle participatie, er toch een aantal instanties naar de Raad van State gaan. We leven in een rechtsstaat. Dat is iedereen zijn goed recht. Als iemand van oordeel is dat men een beslissing moet aanvechten, is het zijn goed recht om die aan te vechten. Dat kan hier natuurlijk ook nog altijd gebeuren. Wat dat betreft, blijf ik aan de administratie vragen om de timing en de procesdoorlooptijd heel goed te bewaken. Want de procesmoeheid is ook een factor die speelt. Sommige mensen geloven er niet meer in dat die weg er ooit gaat komen. Wij hebben allemaal het engagement dat die weg er wel komt. Het is nu, zoals de heer Keulen gezegd heeft, de verantwoordelijkheid van de Limburgers zelf. De Limburgers moeten er zelf voor zorgen dat die weg er komt, liever vandaag dan morgen, maar uiteraard met respect voor de procedures. Ik zal me alleszins blijven engageren om de timing zeer goed te blijven bewaken. En natuurlijk moet ook het aspect rechtszekerheid te allen tijde bewaakt worden.

We blijven werken aan het dossier. Waar er tijdswinst gegarandeerd kan worden, zullen we die meenemen.

Ten slotte verwijs ik ook naar wat er in ons regeerakkoord staat. We moeten alle procedures onder de loep durven te nemen, ook het decreet Complexe Projecten. Als er ergens een bijsturing moet komen na een evaluatie, moeten we dat ook durven te doen. Dat staat uiteindelijk ook in ons plan Vlaamse Veerkracht: hervormingen, en kijken waar we procedures versneld kunnen doen. Want mensen kunnen er geen begrip voor opbrengen, en vaak terecht, als ze moeten horen dat een project als dit bijvoorbeeld pas zal worden gefinaliseerd in de jaren 2026 tot 2028. Dat is voor heel veel mensen moeilijk te begrijpen. Dus opnieuw: rechtszekerheid, participatie en inspraak zijn heel belangrijk, maar ook de proces timing. En ook voorkomen dat er procesmoeheid optreedt vind ik zeker belangrijk in dit dossier.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Dank aan mijn provinciegenoten voor hun bemerkingsen. Dank voor het bijkomende antwoord, minister.

Ik deel de bekommernis, zeker na het debat van gisteren over de zonnepanelen, dat rechtszekerheid uitermate belangrijk is – niet alleen in dit dossier, maar zeker in dit dossier dat een complex project betreft.

Mevrouw Robeyns, snel-snel gaan vind ik in dit dossier een beetje cynisch klinken. Het is in elk geval niet mijn oproep vandaag aan de minister dat zij nu al moet beslissen over via welk tracé die noord-zuidverbinding zal gaan, wél om erover te waken dat de procedure haar gang gaat zoals voorzien, en zonder bijkomende vertragingen, die we helaas ook weeral in deze legislatuur moeten vaststellen.

Minister, Limburg is uw kieskring. Ik vrees dat u voor een deel zult worden afgerekend op uw ambitie om nog deze legislatuur de spade in de grond te steken. Ik hoop vooral, niet zozeer voor u maar voor de Limburgers, dat dat inderdaad gaat lukken, want laten we wel wezen, het zou toch een blamage zijn indien dat zelfs deze legislatuur niet zou gebeuren. Wordt eens te meer vervolgd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Vervoerregioraad Antwerpen en de plannen voor het Antwerpse kernnet – 1388 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, ik heb een vraag over de Vervoerregioraad Antwerpen omdat daar opmerkelijke dingen gebeuren. Om de modal shift te realiseren die in het Toekomstverbond vervat zit, is de opgave voor het openbaar vervoer in en rond de stad Antwerpen erg groot. En dus zijn de verwachtingen voor de toekomstplannen voor de Vervoerregio Antwerpen hooggespannen. Die plannen hebben al heel wat stof doen opwaaien.

Zo is er onder meer de aangekondigde verdwijning van tram 7 die Mortsel met het Eilandje verbindt. Dat is een gegeven in de stad. Dit is een van de meest populaire en gekende lijnen waar veel mensen uit Mortsel en Berchem gebruik van maken. Mortsel en Berchem verliezen daardoor een rechtstreekse verbinding met het Eilandje. Mensen zullen moeten overstappen aan de Harmonie. Dat is een knooppunt van tramlijnen, maar dat is niet voor iedereen zo evident, bijvoorbeeld voor mensen die minder goed ter been zijn. Beeld je maar eens in dat je aan halte Harmonie van de ene op de andere tram moet overstappen met een buggy of rollator. Bovendien lopen niet alle aansluitingen – daarmee vertel ik niets nieuws – in de stad zo vlot. Wellicht wordt het op sommige momenten weer extra lang wachten. Dat is niet meteen zo'n positieve zaak als je het openbaar vervoer wilt versterken.

In Mortsel kwam tegen het schrappen van tram 7 protest van alle fracties en er wordt een brief gestuurd naar de Vlaamse Regering. Op korte tijd werden er ook meer dan tienduizend handtekeningen verzameld tegen de schrapping en dat wil wat zeggen.

Op 15 december vergaderde de vervoerregioraad over de plannen van het kernnet in Antwerpen. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregioraad Antwerpen besliste om geen advies over deze plannen ter stemming voor te leggen. Dat betekent dat er vanuit de Vervoerregioraad Antwerpen geen advies is vertrokken richting Vlaamse Regering, hoewel er twaalf keer vergaderd is met de voltallige vervoerregioraad. Ik vind dat een beetje vreemd, dat is een probleem van transparantie. Er zijn regels die elke vervoerregioraad zelf kan maken inzake manier van vergaderen, of er unanimititeit moet zijn of niet. Die regels worden niet transparant bekendgemaakt. Je kunt die niet gewoon ergens online vinden. Je kunt evenmin online vinden wat er is besproken op die vergaderingen, en wat de conclusie was. Er is in 2020 twaalf keer vergaderd, de laatste keer op 15 december. Het laatste verslag dat is ontsloten, is er een van 2019. Ik vind dat redelijk absurd en zeer, zeer ontransparant.

Ondanks de twaalf vergaderingen was er geen beslissing, en als reden werd aangehaald dat er toch geen unanimititeit zou zijn, alsof dat een reden zou zijn. Er zijn heel veel vraagtekens en er is ontevredenheid over de voorliggende plannen voor het kernnet van de Vervoerregioraad Antwerpen.

Is het conform de voorgeschreven procedure dat er geen advies wordt gegeven vanuit een Vervoerregioraad? Welke signalen hebt u doorgekregen vanuit de Vervoerregioraad? Op welke manier is dat gebeurd? Ik vraag dat omdat die transparantie op een andere manier moeilijk te verkrijgen is. Welke aanpassingen zijn er gebeurd op basis van de bedenkingen die vanuit de Vervoerregioraad Antwerpen zijn doorgegeven? Wat is nu het verder verloop van de procedure?

Krijgen gemeenten in de Vervoerregioraad Antwerpen nog de kans om formeel advies te geven op de plannen voor het kernnet en het aanvullend net? Gaan die op een bepaalde manier toch nog een rol kunnen opnemen? Hebt u oor naar het massale protest tegen de verdwijning van tram 7 – dat door alle partijen in Mortsel is ondertekend – en wordt er overwogen om toch een alternatief te vinden waar die lijn behouden blijft?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Annouri, dank u wel voor uw bekommernissen rond de Vervoerregioraad en de plannen van het Antwerpse kernnet.

Is het conform de voorgeschreven procedure dat er geen advies werd gegeven? Artikel 8, 3° van het decreet Basisbereikbaarheid beschrijft duidelijk hoe de procedure is en schrijft voor dat de Vervoerregioraad verantwoordelijk is voor het bepalen van het aanvullend net en het vervoer op maat en advies zal geven over het treinnet en het kernnet. Dat is dus de regel. De finale beslissingsbevoegdheid over het kernnet behoort toe aan de Vlaamse Regering.

De Antwerpse Vervoerregioraad keurde een voorstel tot advies goed op de vervoerregioraad van oktober 2020 waarin een reeks bezorgdheden rond het nieuwe kernnet en de uitrol daarvan geuit werden. Dit betekent dat de Vervoerregioraad een gunstig advies gaf voor de operationele run voor het voorgestelde kernnet met het oog op het verkrijgen van meer details over de gevolgen van het nieuwe kernnet voor de gebruikers. De opzet is dan de resultaten van deze run opnieuw voor te leggen aan de Vervoerregioraad. In afwachting van de finale resultaten van de operationele run, voorzien in het voorjaar 2021, werd vanuit het dagelijks bestuur van de Vervoerregioraad het voorstel gedaan om nog niet over te gaan tot een definitief advies. Dat voorstel werd door de volledige Vervoerregioraad gevolgd.

U vraagt welke signalen wij gekregen hebben vanuit de Vervoerregioraad. Het huidige vervoersplan geniet, ook in de Vervoerregioraad Antwerpen, een positief draagvlak bij een brede meerderheid van de 31 betrokken lokale besturen. Het vervoersplan ondervangt de noden van heel wat gebruikers in de vervoerregio, daar waar het vervoerspotentieel het grootst is. Iedereen tevreden stellen of iedereen volledig meehebben zal klaarblijkelijk niet lukken. Ik heb ook vernomen dat het gemeentebestuur van Mortsel ontevreden is over de implicaties van het nieuwe kernnet, specifiek voor hun regio. Ik heb ook een schrijven ontvangen van de gemeente Mortsel en zij zijn hier op het kabinet ook al ontvangen, waarbij zij hun grieven geuit hebben.

Uw derde vraag ging over de aanpassingen. Het proces dat gelopen is in deze vervoerregio is, net zoals in de andere vervoerregio's, een adaptief proces op basis van besprekingen, input, bedenkingen, bijstellingen en dergelijke meer. Dit leidde in mei 2020 tot een voorstel dat toen voor de eerste keer werd voorgelegd aan de Vervoerregioraad, aan alle lokale besturen die daarbij betrokken zijn. Er werden bijstellingen aangebracht. Dat gebeurde ook in alle andere Vervoerregioraden zo. In september 2020 zorgde de financiële doorrekening van De Lijn tot het doorhakken van enkele knopen rond de resterende buslijnen in het kernnet. Er waren ook twee themawerkbanken Vervoersplan met alle mogelijke stakeholders. Voor de problematiek in Mortsel werden alternatieve pistes onderzocht, maar helaas hebben die daar klaarblijkelijk geen oplossing gegenereerd.

Ik noteer in elk geval dat u zegt dat u daar geen transparantie over hebt, dat u daar heel weinig van terugvindt. Dat is in deze commissie nog al aan bod gekomen. Ik weet alleszins voor mijn regio – zonder daarom te zeggen dat Limburg alleenzaligmakend is – dat Vervoerregioraad Limburg transparantie heel hoog in het vaandel draagt en dat daar heel veel van terug te vinden is op de website. Ik

zal andermaal opdragen aan het Departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken), dat uiteraard overal een ambtelijk voorzitter in de vervoerregioraden heeft zitten, om toch zeker alle mogelijke transparantie aan de dag te leggen. Ik vind dat iedereen alles mag weten wat wordt beslist op de vervoerregioraden. Daarbij moet ik wel zeggen, zoals mijnheer Annouri zelf al heeft gezegd, dat de vervoerregioraden hun eigen codes van werking en afspraken hebben.

Wat is nu het verdere verloop van de procedure, en krijgt men alsnog een kans om advies te geven? Op de Vervoerregioraad van mei 2020 werd unaniem beslist om de inhoudelijke goedkeuringen rondom het Vervoersplan 2021 te nemen op het niveau van de Vervoerregioraad als dusdanig en dus niet op het niveau van de individuele gemeenteraden.

Met betrekking tot het aanvullend net en het vervoer op maat heeft het dagelijks bestuur beslist tot een definitieve stemming door de Vervoerregioraad zelf, maar uiteraard na inspraak van de lokale besturen. Het huishoudelijk reglement van de Vervoerregioraad Antwerpen vereist unanimititeit bij een eerste agendering. Indien deze niet gevonden wordt, volstaat een goedkeuring bij gewone meerderheid bij een tweede agendering. Als dan nog geen meerderheid wordt gevonden, wordt dat overgeheveld naar de Vlaamse Regering.

Heb ik oor naar het massale protest? De bekommernissen, die een breed draagvlak kennen, worden uiteraard grondig onderzocht en op hun waarde getoetst door de administratie als dusdanig. Ik zei daarnet al dat de administratie van MOW ook een ambtelijk voorzitter heeft. Zij bekijken de geuite bekommernissen na dat protest.

Uit een grondige analyse bleek dat het behouden van een tweede tramlijn vanuit Mortsel een enorme cascade zou hebben op het ontwerpplan als dusdanig. Dit leidt snel terug naar het bestaande tramnet en dus zonder een duidelijke inschatting van de reizigerswinsten als dusdanig, en dat is nog altijd het doel dat voor ogen staat. Het zou ook geen budgetneutrale operatie zijn. Het zou ook betekenen dat er meeruitgaven gecompenseerd zouden moeten worden, en dat impliceert dat er op andere lijnen of op frequentie zou gesnoeid moeten worden. Daarvan geeft men aan dat dit op dit ogenblik niet aanvaardbaar zou zijn, of dat het niet verantwoordbaar is om een aparte tramlijn vanuit Mortsel naar Antwerpen te behouden.

Mijnheer Annouri, u zegt dat men oor moet hebben naar dat hele verhaal. Wel, we zullen alleszins vragen om de nodige actie te ondernemen om het nieuwe overstapmodel naar die basisbereikbaarheid zeker verder te faciliteren. Het aanpakken van de mobiliteitsknooppunten, vooral de toegankelijkheid, is en blijft een absolute beleidsprioriteit. Het knooppunt Harmonie – dat cruciaal is voor het overstappen van en naar Mortsel – zal alleszins een heel belangrijk gegeven zijn in dit verhaal. De knooppunten van de regionale categorie in Vervoerregio Antwerpen zullen sowieso de eerste zijn die in aanmerking moeten komen om zodoende toch te bekijken of men kan tegemoetkomen aan die protesten of de bezwaren van Mortsel.

Dus kortom, het laatste zal hier vandaag nog niet over gezegd zijn. We hebben oren naar het protest en we zullen bekijken hoe de vervoerregioraad daar in samenspraak met het Departement MOW verder mee wil omgaan. Men mag natuurlijk niet blind zijn voor het cascade-effect dat één welbepaalde beslissing met zich mee kan brengen, zeker als er niet de beoogde reizigerswinsten tegenover staan. Dan moet daar de nodige aandacht aan gegeven worden. Ik zal zien wat het vervolg is binnen de vervoerregioraad. Ik neem aan dat we er verder nog op terugkomen.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Dank u voor uw antwoord, minister. Ik heb drie punten.

De vervoerregioraad is een soort black box in Antwerpen, dat is echt een probleem. We kennen de regels niet, er is geen transparantie, er zijn geen verslagen. In 2020 zijn ze twaalf keer samengekomen, het laatste ontsloten verslag dateert van oktober 2019. Ik zeg niet dat u iets hebt gezegd wat niet klopt, ik ga er voor 100 procent van uit dat u hebt afgelezen wat u hebt doorgekregen. De informatie die ik krijg, bijvoorbeeld over het draagvlak, strookt daar echter niet mee.

In die zin zou objectieve verslaggeving die onmiddellijk na de vergadering wordt vrijgegeven, ervoor zorgen dat we deze discussie niet moeten voeren. Dan lezen we dat en debatteren erover, dan kunnen we van mening verschillen. Ik zou willen dat er een oproep werd gedaan voor meer transparantie zodat we op een betere manier kunnen debatteren. Het gevoel is niet alleen dat we onvoldoende debat hebben en dat de burger dat niet kan bekijken, maar ook dat heel wat lokale besturen, en dat is al gebeurd, deels worden buitengesloten en dan in de pers reageren als er dingen gebeuren waar ze het niet mee eens zijn. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Dat is inefficiënt en niet transparant. Ik vind dat een democratisch deficit. Ik zou willen dat dit wordt opgelost.

Ik heb een informatieve vraag. Klopt het dat er knopen zijn doorgehakt zonder advies van de vervoerregioraad? Zijn er beslissingen genomen zonder advies? Nu zijn ze het eens geraakt en daardoor is men gewoon verdergegaan?

Drie, ik denk dat u en ik het fundamenteel oneens zijn over tram 7. Vooral omdat ik geloof dat het geen 'zero-sum game' is: als men iets behaalt, moet men niet ergens anders iets wegnemen. Als men het openbaar vervoer in Antwerpen en in Vlaanderen wil verbeteren, moeten we de taart groter maken. Er moeten meer middelen zijn en er moet beter worden geïnvesteerd. De logica van 'ik doe daar iets, dus neem ik ginder iets weg', daar ben ik het fundamenteel mee oneens.

U zegt dat het debat over tram 7 verder wordt opgenomen in de vervoerregioraad. Daar heb ik dus weinig vertrouwen in, om wat ik net heb gezegd. Dan nog, als ik uw logica zou volgen – en ik ben het daar niet mee eens –, dan gaat het over de overstapsystemen, over de grote hermelijntrams die beschikbaar zijn en het beschikbare rollend materieel. Als we dit systeem van rollend materieel en overstappen willen hanteren, moeten we een beschikbaarheid hebben – internationaal gezien – van 90 procent van het rollend materieel. In Vlaanderen is dat nu 72 procent, dat is 18 procent te weinig, dat gaat dus niet lukken.

Verder is 28 procent van de hermelijntrams – die daar een belangrijke rol in zullen spelen – buiten dienst. Ze werken niet, ze worden niet gebruikt, die kunnen we niet inzetten. Als u dan toch wilt doorzetten met dit plan – wat volgens mij niet het beste is –, welke garanties, welke investeringen en welke stappen worden dan vooruitgezet, zodat u tegen 2030 het plan kunt uitrollen? Ik ben het niet eens met het plan, maar als u het zou willen doen, hebt u momenteel gewoon te weinig materiaal om het te laten lukken. Er is ook te weinig vertrouwen in dat materiaal. Hoe ziet u dat dan juist? Hoe zou u het aanpakken?

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, bedankt voor de uitleg over Antwerpen. We hebben het al vaak gehad over de transparantie bij de uitrol van de basisbereikbaarheid. Het ging allemaal bottom-up zijn, maar inspraak begint met transparantie, en die vormt echt een heel groot probleem.

De heer Annouri heeft het al gezegd: het laatste verslag van de vervoerregioraad dateert van oktober 2019. Dat is een groot probleem. Er is echt geen enkele manier om inzage te krijgen in wat daar gebeurt. U zegt dat het in Limburg wel transparant is. Dat is waar, Limburg is de enige vervoerregioraad die een heel brede transparantie heeft. U bent natuurlijk geen minister van Limburg maar van heel

Vlaanderen. Dat is een belangrijk detail. Zonder daar persoonlijk over te worden, de covoorzitter van de vervoerregioraad Antwerpen is Filip Boelaert van MOW. Dat is niet zomaar een of andere ambtenaar maar de secretaris-generaal van Mobiliteit en Openbare Werken. Hij is samen met Koen Kennis voorzitter van de vervoerregioraad. En net die vervoerregioraad die een voorbeeld zou moeten zijn, loopt achter, zeker op het vlak van transparantie.

Wij proberen al lang te weten te komen hoe de evolutie in haltes zal zijn. In Limburg is dat inderdaad duidelijk, maar verder is er geen enkele vervoerregioraad die ons kan zeggen welke haltes er zullen blijven en welke er zullen worden geschrapt. Geen enkele. Al die plannen zijn dus doorgerekend, maar blijkbaar is dat zonder haltes. Ik weet niet hoe je dat kunt doen? Je rekent een vervoersplan door zonder te weten waar een bus zal stoppen en waar niet. Niemand kan of wil ons die informatie geven. Ik vind dat een heel groot probleem.

Minister, laten we verdergaan. U hebt in de begrotingsbesprekingen op 17 december 2020 gezegd dat van de vijftien vervoerregioraden er veertien hun openbaarvervoersplan hadden goedgekeurd. Op dat moment wisten we al dat die van de Vlaamse Rand het zijne niet had goedgekeurd. Dan heb je er normaal gezien veertien van de vijftien, maar Antwerpen had het zijne twee dagen daarvoor, op 15 december, ook niet goedgekeurd. Ofwel wist u dat niet, ofwel hebt u dat verkeerd gezegd, maar als we het over transparantie hebben, dan begint dat in deze commissie toch met een minister die de waarheid zegt. U hebt op 17 december gezegd dat er veertien waren goedgekeurd, maar er waren er maar dertien goedgekeurd. Dat is wel straf. Als wij dan in Antwerpen tussenkomen en de schepen zegt dat dat niet is goedgekeurd, dan weten wij niet wie we moeten geloven. Moeten we de minister van Mobiliteit geloven of moeten we de schepen van Mobiliteit geloven? De schepen van Mobiliteit geeft alleszins geen inzage. Als je dan vraagt naar het plan, zeggen ze dat ze het zullen opsturen als het af is, en daarna heb je natuurlijk radiostilte.

Ten slotte wil ik nog toevoegen dat de heer Annouri natuurlijk overschot van gelijk heeft. Minister, u hebt gezegd dat we tram 7 niet kunnen behouden als we binnen het budget moeten blijven, maar dat is natuurlijk het foute uitgangspunt. Je kunt het openbaarvervoersnet niet fundamenteel verbeteren binnen een budgetneutraal kader. Dat gaat niet, dan krijg je wat je op dit moment in Antwerpen aan het organiseren bent, namelijk vooruitgang voor de ene ten koste van de andere. Dat geldt niet alleen voor tram 7 – en dat is een heel groot probleem –, maar ook voor tram 4 en 2, voor buslijn 30 en 22, enzoverder. Het is voor mij heel duidelijk dat die middelen volstrekt ontoereikend zijn voor een goed openbaar vervoer in Antwerpen. Wij verschillen daarover fundamenteel van mening. Ik denk niet dat een aantal Mobipunten dat zullen oplossen, maar ik hoop toch dat we daar verbetering in zullen krijgen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, mijn beide collega's hebben het reeds aangehaald. Er is inderdaad nog veel werk met betrekking tot de transparantie van de vervoerregioraden. Ook ik heb het in de commissie en in de plenaire vergadering al verschillende keren aangehaald. Het is duidelijk dat er nog heel veel aan mankeert. De gemeenteraden weten heel vaak niet wat er in die vervoerregioraden gebeurt. Ik heb dat op onze gemeenteraad ook al aangehaald. Een schepen uit onze gemeente is voorzitter van de vervoerregio en die lost niks. Blijkbaar is daar een geheimhoudingsplicht of zo; ik zou het niet weten, maar het zou bijzonder jammer zijn als dat inderdaad zo is. Ik denk dat we als gemeente en gemeenteraadsleden het recht hebben om te weten waar we naartoe gaan met onze mobiliteit. Ik vrees – en ik heb dat ook al een aantal keren aangehaald – dat

wat er in de vervoerregioraden beslist wordt, niet tot minder maar tot meer vervoersarmoede leidt.

De voorbeelden zijn legio en er zullen er ongetwijfeld nog een aantal op de agenda komen. Ik heb vandaag ook nog over dingen gehoord waarbij je je afvraagt hoe het mogelijk is dat dergelijke zaken beslist worden. Terwijl u hoog van de toren blaast dat we een modal shift moeten realiseren, wordt die modal shift eigenlijk tegengewerkt doordat men bijvoorbeeld drukke tramlijnen en goed draaiende buslijnen volledig zal hervormen. Het gevolg is dat heel veel mensen in de kou blijven staan en dat groepen die zich toch al veel minder mobiel kunnen verplaatsen, nog meer in de kou blijven staan. In vele gevallen wordt de vervoersarmoede alleen maar aangewakkerd.

Wat die transparantie betreft, minister, wil ik u een vraag stellen. Wilt u een kader creëren waarin duidelijk gezegd wordt hoe die vervoerregioraden moeten communiceren naar de gemeenten toe? Ik denk dat daar dringend nood aan is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen en bedenkingen.

Het ligt niet aan mij dat klaarblijkelijk alleen de Vervoerregioraad Limburg heel transparant werkt en de andere niet. Als ik hier hoor dat de gemeenteraadsleden zeggen dat ze totaal niet weten wat er binnen de vervoerregioraad allemaal gebeurt, dan denk ik dat de gemeenteraadsleden zelf nog altijd het recht hebben om aan hun gemeenteraad te vragen om daar in alle transparantie over te communiceren. Dat is punt een. Bij ons gebeurt dat alleszins zo, dus ik neem aan dat dat overal kan.

Als klaarblijkelijk alleen Limburg transparant is en de andere niet, zal ik daarover zeker contact opnemen met de administratie, want ik vind dat dat niet kan. Ik hoor hier dat de Vervoerregioraad Antwerpen als het ware een 'black box' is en dat men geen verslagen deelt, en dat baart mij zorgen. Dat kan absoluut niet. Ik kan natuurlijk niet een eigen huishoudelijk reglement vervangen.

Mijnheer Verheyden, u vraagt om daar een kader voor te schetsen. U weet dat die vervoerregioraden destijds – ik denk in de zomer van 2019 – via de omzendbrief ingedeeld werden en dat er toen een aantal richtlijnen voor de werking vooropgesteld werden met de huishoudelijke reglementen. Dat heeft elke raad zelf opge maakt. Maar transparantie is voor mij heel belangrijk. Ik heb niet gezegd dat de Vervoerregioraad Limburg heel transparant moet zijn en dat het mij bij de veertien andere niet boeit. Absoluut niet. Ik vind dat er altijd en overal transparantie moet zijn. Het minimale is sowieso wel dat verslagen van vergaderingen ter inzage moeten liggen. Ik zal dus zeker aan de administratie vragen om daarop te letten, want in alle vervoerregioraden zit ook wel een ambtelijke voorzitter. Ik weet dat die van Limburg, voorafgaandelijk aan de goedkeuring van de openbaarvervoersplannen, met alle gemeentebesturen in overleg is gegaan en de plannen is gaan uitleggen, eventueel ook in gemeenteraadscommissies. Dat vind ik dus een goed voorbeeld. Misschien moeten we Limburg wat vaker als voorbeeld geven – ik zie mevrouw Robeyns al lachen, want zij is ook lid van de Vervoerregioraad Limburg. Maar het kan dus niet dat er geen transparantie is. Ik zal daar zeker opnieuw op hameren en daarover aankloppen bij onze administratie.

Mijnheer Annouri, u vraagt hoe het exact zit met dat advies. Ik heb me natuurlijk gebaseerd op de informatie die men mij gegeven heeft. Naar men mij gezegd heeft, heeft de vervoerregioraad beslist om geen definitief advies te geven.

Mijnheer D'Haese, als het gaat over wat ik gezegd zou hebben: ik heb het verslag niet nagekeken van wat ik exact gezegd zou hebben, ik heb er wel de fiche opnieuw bij genomen, die rond de stand van zaken van de openbaarvervoerplannen van de verschillende vervoerregioraden. Het overzicht op 15 december – ik denk dat we de bespreking hadden op 16 december – was dat er zich veertien hadden uitgesproken en een goedgekeurd openbaarvervoerplan hadden. Ik denk dat ik toen ook nog gezegd heb dat het voor Antwerpen op 15 december stond en dat de Vlaamse Rand het niet goedgekeurd had. Antwerpen heeft zich alleszins op 15 december – ik zie u 'neen' schudden – uitgesproken over het openbaarvervoerplan en heeft het goedgekeurd onder voorwaarden. Dat is de informatie waar ik over beschik. Dat is dus op 15 december gebeurd. Ik heb daar zeker niets willen achterhouden, misschien heb ik mij ergens vergist. Toen waren er alleszins: dertien goedgekeurde, Antwerpen goedgekeurd onder voorwaarden op 15 december en de Vlaamse Rand niet goedgekeurd op 1 december. Desgevallend wil ik de datums van de goedgekeurde openbaarvervoerplannen in de respectievelijke vervoerregioraden nog aan de commissiesecretaris bezorgen, zodat het voor iedereen duidelijk is wanneer welk plan al dan niet werd goedgekeurd.

Dan de kwestie van Mortsel en van de overstapsystemen. Ik ga het zeker opnieuw voorleggen. U zegt mij dat de heer Boelaert zelf de ambtelijke voorzitter is. Wij zullen navragen hoe het daar nu verder moet. Ik zal hameren op die transparantie. Dat moet gebeuren, daar hebt u in mij zeker een bondgenoot. Ik wil straks zeker niet iets te horen krijgen als: u zegt wel transparantie, maar u doet er niets aan. Ik zal zeker aan de administratie vragen om te zorgen dat al de verslagen van de vergaderingen gepubliceerd worden op de website, ongeacht wat het huishoudelijk reglement is. Het kan niet dat straks iedereen via de procedure van openbaarheid van bestuur aan documenten moet geraken, daar ben ikzelf geen voorstander van. Ik zal dus vragen dat men daar transparantie aan de dag legt en zorgt dat dat op de respectievelijke websites gepubliceerd wordt. Wat Mortsel betreft: als men nu zelf aan het hele cascade-effect gaat tornen, ja ... We moeten bekijken hoe men daar binnen de vervoerregioraad zelf verder mee omgaat en of men al dan niet een en ander kan bijschuiven. Is het via het vervoer op maat of is het via het aanvullend net, daar kan ik vandaag geen pasklaar antwoord op geven. We moeten dat zeker verder bekijken.

Mijnheer D'Haese, wat de haltes betreft: het antwoord dat we op uw schriftelijke vraag hadden gegeven, was op dat moment dat we inderdaad alleen voor Limburg al het overzicht konden geven van die haltes. Dat antwoord is natuurlijk voorbereid door de administratie. Ik heb dat zien passeren. Ik denk dat dat antwoord maar vorige week of zo bij u is aangekomen, of misschien al eerder, maar ik vond het zelf toen ook wel vreemd dat men klaarblijkelijk alleen voor Limburg het volledige overzicht had. Ik heb me daar toen ook vragen bij gesteld. Ik neem aan dat we dat snel van alles krijgen, want De Lijn is op dit ogenblik volop bezig met de implementatie van al die openbaarvervoerplannen, voor heel Vlaanderen, niet alleen voor Limburg. Ik neem dus aan dat we ook daar snel een zicht op moeten krijgen. De workload van al die hervormde plannen is echter helemaal niet te onderschatten. Ik wil dus nog niemand met de vinger wijzen wat dat betreft, maar ik neem aan dat we dat in de toekomst wel zullen krijgen.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, dank u wel voor uw antwoorden.

Wat het eerste betreft: als er een jaar lang geen verslagen zijn, dan denk ik dat je kunt spreken van een 'black box'. Als er heel weinig transparantie is, dan is dat heel problematisch. Ik herhaal het, u hebt volgens mij geantwoord op basis van de informatie die u hebt, maar volgens de informatie die mij heeft bereikt, is er zelfs niks goedgekeurd binnen de vervoerregioraad. Ik heb zelfs weet van leden van de

vervoerregioraad zelf die het huishoudelijk reglement opvroegen en dat zelfs nog altijd niet hebben gekregen, laat staan dat wij dan als buitenstaanders informatie zouden kunnen hebben hierover, als er op die manier wordt gewerkt. Dat vind ik echt twee, drie, vier bruggen te ver. Dat is geen manier van werken.

Als u dan zegt dat u dat absoluut niet vindt kunnen en dat u de nodige stappen zult zetten om ervoor te zorgen dat dat zo snel mogelijk wordt opgehelderd, dan dank ik u voor uw antwoord, want ik denk inderdaad dat dat moet gebeuren en dat dat vooral in Antwerpen zo snel mogelijk moet worden opgehelderd. Dat is dus heel goed. Ik zal u daaraan houden. Bedankt voor dat antwoord.

Als het gaat over tram 7: dat is niet alleen de oudste lijn van Antwerpen, het is ook een van de meest nuttige lijnen in Antwerpen, een van de lijnen die het meest worden gebruikt. Zorg er dus voor dat die in mijn ogen kapitale fout van het ervoor zorgen dat die tramlijn verdwijnt, niet wordt gemaakt, want dan gaat men het openbaar vervoer in Antwerpen een slag toedienen die het op dit moment niet kan gebruiken, omdat het Antwerpse openbaar vervoer op dit moment al geen goede naam heeft bij wie daarvan gebruikmaakt. Ik doe dat dagelijks en ik weet dat collega D'Haese dat ook regelmatig doet. Die stad zet op dit moment het openbaar vervoer echt niet op zo'n manier in dat de stedeling vindt dat dat het beste en makkelijkste alternatief is en ervan wil gebruikmaken. Au contraire, dat wordt voor een stuk ontmoedigd, en dit zou een zoveelste slag in het gezicht zijn. Zorg er dus voor dat u luistert naar die tienduizend mensen die hebben ondertekend, en zorg ervoor dat die tramlijn 7 behouden blijft.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de selectievoorwaarde voor de bestelling van 400 emissievrije bussen door De Lijn – 1394 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, meestal leg ik u hier in de commissie op de rooster, maar in dezen ga ik u toch moeten bedanken – en dat doe ik ook heel graag –, want mijn vraag is ondertussen al een beetje achterhaald door wat we in de pers hebben kunnen lezen.

Het gaat over de aanbesteding voor tweehonderd elektrische bussen, de eerste van de vierhonderd die De Lijn wil bestellen. Van Hool, de busbouwer uit Lier, werd daarbij uitgesloten op basis van selectiecriteria. Ik heb dat hier in de commissie aangekaart op 7 januari. U zei toen dat u De Lijn tekst en uitleg zou vragen en dat, als bleek dat er inderdaad dat soort criteria waren opgenomen, u zou vragen om die aan te passen.

Ik had daarbij de volgende vragen. Ik heb de antwoorden al in de pers kunnen lezen, maar bij deze kunt u ze nog eventjes bevestigen. Hebt u zich daadwerkelijk kunnen informeren? Werd het criterium uit de selectieleidraad aangepast?

En hoe wordt daarover gecommuniceerd naar potentiële leveranciers?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer D'Haese, ik kan hier inderdaad kort over zijn. U heb dat inderdaad hier in de commissie te berde gebracht. Die geruchten hebben mij toen ook bereikt. Ik heb inderdaad aan de directeur-generaal gevraagd of dat

klopte. Ik begreep op dat moment niet goed waarom de selectievoorwaarden voor een bestelling in 2019 voor 970 bussen, inclusief laadinfrastructuur, heel wat lichter waren dan de selectievoorwaarden voor wat een jaar later werd gelanceerd en waarbij er in hoofdorde 2 keer 20 à 30 elektrische bussen werden besteld.

Dat die voorwaarden enorm verschilden, kon er bij mij niet in. Ik heb de directeur-generaal van De Lijn tekst en uitleg gevraagd. Ik heb hem verteld dat iedereen minstens aan een selectiedraad moet kunnen participeren. Ik heb niet gezegd dat we het aan de een of andere moet gunnen. Daar houd ik me ver van af, maar ik vind wel dat iedereen in een openbare aanbestedingsprocedure de kans moet krijgen om mee te dingen. Ik heb vernomen dat de raad van bestuur van De Lijn gisteren heeft beslist de selectieleidraad stop te zetten en een nieuwe procedure te starten. Dat staat vandaag ook in de kranten.

Wie ermee schermt dat dit een vertraging kan betekenen van de uitrol van het plan om in 2025 emissievrije bussen in onze stedelijke kernen te laten rijden, kan ik zeggen dat we weten wat we bestellen. We bestellen elektrische bussen, zoals dat ook in andere Europese landen gebeurt. We weten wat we bestellen en volgens mij kan dat door middel van een eenvoudig bestek. Als dat niet kan, moeten er juridische argumenten op tafel worden gelegd om me te vertellen waarom het absoluut met een selectieleidraad moet gebeuren. Daar heb ik nog geen finaal antwoord op, maar ik heb begrepen dat de raad van bestuur de procedure gisteren heeft stopgezet. Weldra zal een nieuwe procedure volgen. Welke procedure dat exact zal zijn, is me nog niet duidelijk. Dat moet de raad van bestuur beslissen.

Ik ben alleszins blij dat de raad van bestuur heeft ingezien dat het niet kan om bepaalde busbouwers, waaronder zeker onze Vlaamse busbouwers, van tevoren met zeer zware selectiecriteria uit te sluiten zonder argumenten te hebben waarom die criteria veel strenger moeten zijn dan in 2019. Ik ben blij dat er een aanpassing is voorgesteld en dat de raad van bestuur dit heeft goedgekeurd.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, ik wil u bedanken om op mijn vraag in te gaan. Ik ben heel bij dat dit op korte termijn tot resultaat heeft geleid. Zo zou de vertraging voor De Lijn beperkt moeten blijven. Het is jammer dat dit opnieuw moet worden stopgezet en opgestart, maar het is een goede zaak. Voor een keer is het een goede zaak dat De Lijn een procedure stopzet. Ik heb nog drie bijkomende vragen over het dossier van de vernieuwing van de busvloot en de aankoop van elektrische bussen.

Ten eerste hebt u net gesteld dat er oorspronkelijk een bestelling van 970 bussen was gepland. We hebben het daar de vorige keer uitgebreid over gehad. Aangezien ik me toen enkel kon aansluiten, kon ik hier niet diep op ingaan. Ik zou daar nu wat dieper op willen ingaan.

Ik vraag me af waarom de Vlaamse Regering er bij De Lijn niet op aandringt die bestellingen te vergroten en te versnellen. Er zijn doelstellingen in verband met de schone lucht in onze stadskernen en daarna in heel Vlaanderen die in 2025 en in 2035 moeten worden gehaald. Er is ook een economische crisis ten gevolge van het coronavirus. Ik zie niet in waarom we op dit moment niet meer overheidsmiddelen zouden inzetten voor investeringen die de komende tien tot vijftien jaar toch moeten gebeuren. Ik vraag me af waarom we dat niet versnellen. Vindt u ook dat we die investeringen moeten versnellen, zodat we kunnen zorgen voor contracten met en bestellingen bij de busbouwers die in ons land voor belangrijke werkgelegenheid zorgen?

Ten tweede heb ik vlak voor het zomerreces in deze commissie een voorstel van resolutie ingediend om in dergelijke aanbestedingen een aantal bijkomende criteria

op te nemen. Het gaat dan niet enkel om een kostenbatenanalyse. Het gaat erom in de baten ook een aantal criteria inzake duurzaamheid en lokale tewerkstelling op te nemen. We hebben het nagekeken en volgens de Europese richtlijnen kan dit. Iedereen schermt er altijd mee dat van de EU niet mag, maar dat kan perfect en in het buitenland gebeurt dat ook. Wat is uw standpunt hierover? Bent u van mening dat we in de toekomst meer dergelijke criteria in de bestellingen van elektrische bussen moeten opnemen om er zo voor te zorgen dat de aanwezigheid van busbouwers in ons eigen land een criterium wordt? Uiteraard moeten we het niet aan hen gunnen als ze broel leveren. Dat is mijn standpunt niet. We zijn het er echter over eens dat ze geen broel leveren.

Mijn derde vraag is heel technisch en betreft de financiering van deze bestelling. U hebt vorige keer verklaard dat dit jaar in 96 miljoen euro voor bussen is voorzien. We hebben het er vorige keer over gehad dat 93 miljoen euro van dat bedrag uit de relancemiddelen komt. U hebt toen ook gesteld dat dit bedrag van 96 miljoen euro exclusief voor hybride bussen bedoeld was en dat u De Lijn hebt gevraagd die middelen meer voor elektrische bussen in te zetten. U hebt echter ook gesteld dat dit niet betekent dat we het bestaande raamcontract voor hybride bussen zouden stopzetten. Mijn vraag is hoe het financieel juist zit. Als een gedeelte van dat bedrag van 96 miljoen euro voor elektrische bussen wordt gebruikt, is er minder over voor hybride bussen.

Is het dan de bedoeling om minder hybride bussen aan te kopen? Ik zou dat ergens kunnen begrijpen, maar dat is niet wat u hebt gezegd. U hebt gezegd dat u het raamcontract verderzet. Het is mij niet duidelijk hoe die financiering juist in elkaar zit.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Eerst en vooral ben ik het eens met collega D'Haese dat het een goede zaak is dat Van Hool zou kunnen meedingen voor die contracten. Ik wil u danken om zo snel in te grijpen.

Collega D'Haese maakt nog een aantal andere pertinente opmerkingen. Er is de discussie over bijvoorbeeld hoe we aanbestedingen kunnen verduurzamen door dichter bij huis te bestellen en daarvoor een aantal criteria op te nemen. Ik denk dat we dat moeten onderzoeken. Misschien kan dat een aspect zijn dat we in de hoorzitting op 11 maart kunnen behandelen.

Minister, het is echt nodig dat we die hoorzitting hebben en dat De Lijn eindelijk duidelijkheid komt geven. U werkt heel duidelijk in een moeilijk kader. De Lijn heeft in dat krantenartikel vandaag ook aangegeven dat ze uw bemoeienis eigenlijk niet op prijs stelt. Ze geeft nog een aantal zaken aan: waarschijnlijk zal het wat meer tijd in beslag nemen en zou er nu geen ruimte zijn om te onderhandelen. Ik begrijp dat eerlijk gezegd niet. Ik dacht dat die procedure om eerst twee producenten de mogelijkheid te geven om dertig bussen aan te leveren – vandaag zegt u twintig tot dertig, blijkbaar is daar ook onduidelijkheid over – juist de mogelijkheid gaf om de tijd te nemen om te kijken welke producent en welke leverancier als betrouwbare partner kan fungeren voor het onderhoud en dergelijke en om kinderziektes te vermijden. De hele procedure was er eigenlijk al op voorzien. Ik snap helemaal niet waarom deze aanpassing, namelijk de mogelijkheid om meer producenten te laten kandideren, tot vertraging zou moeten leiden, en al zeker helemaal niet waarom dat tot minder ruimte tot onderhandelen zou leiden. Misschien kunt u daar wat duidelijkheid over geven.

Ik heb alleszins de vraag dat we dit moeten meenemen wanneer we De Lijn daarover horen, want eerlijk gezegd is daar een totaal gebrek aan ambitie. Collega D'Haese heeft gelijk dat de ambitie hoger moet. Daarnaast is ook de totale

onduidelijkheid rond dit dossier echt stuitend. Het gaat nochtans over bijzonder veel belastinggeld.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Minister, ook langs onze kant willen wij u danken om te hebben ingegrepen en de kans te geven aan onze eigen busbouwer om deel te kunnen nemen aan die procedure. Ik denk dat de situatie bij Van Hool ernstig is en dat het positief is dat we op die manier wat perspectief en hoop aan die onderneming kunnen bieden, want het bedrijf realiseert toch een belangrijke tewerkstelling. Er zijn heel veel bezorgdheden en onduidelijkheden die we hier al vaak geuit hebben. Laten we hopen dat we in die hoorzitting antwoorden op de vele vragen krijgen.

Minister, wat is het gevolg van die ingreep op de timing? Wanneer zal die procedure afgelopen zijn? Als ik u goed heb begrepen, is het nog niet eens duidelijk welke weg de nieuwe procedure zal volgen, of er nu opnieuw met een selectieleidraad of een eenvoudig bestek zal worden gewerkt. Kunt u daar wat de timing betreft al iets meer duidelijkheid over geven?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ook onze fractie is bijzonder tevreden dat u busbouwer Van Hool de kans geeft om deel te nemen aan de aanbestedingsprocedure.

Ik denk dat de vraag van De Lijn om te kunnen bewijzen dat je al 150 bussen geleverd hebt, er eigenlijk minder toe doet omdat ik denk dat Van Hool een kwalitatief hoogstaand bedrijf is en de nodige innovatie toepast. Ze leveren trouwens ook elektrische trams aan Scandinavië en de eerste bussen zijn al verscheept naar de Verenigde Staten. Ik denk dus wel degelijk dat ze de knowhow hebben en dat ze het verdienen om aan die aanbestedingsprocedure deel te nemen.

Ik heb toch nog een bedenking. Van Hool is gespecialiseerd in waterstofbussen. Ik dacht dat we in een commissievergadering al hebben aangehaald dat ook in het openbaar vervoer bussen technologisch zullen evolueren. Ik vind het een beetje vreemd dat we daar geen perspectieven op openen. We moeten naar schonere bussen, maar waarom bekijken we dan ook niet de mogelijkheid om in Vlaanderen waterstofbussen te laten rondrijden? De nodige expertise is in eigen land al aanwezig, dus ik denk dat dat een piste is die toch eens moet worden bekeken.

Ten slotte sluit ik me aan bij de opmerking van collega Bex. Wij stellen ons ook vragen bij de houding van De Lijn wanneer ze zeggen dat er minder ruimte is om te onderhandelen nu de aanbestedingsprocedure is aangepast. Ik had daarover toch graag een beetje meer uitleg gekregen. Dank u.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voor mij is het nog altijd niet duidelijk wat er nu wel of niet mag op basis van de Europese regels. Die Europese aanbestedingen zijn hoe dan ook al moeilijk, maar nu is de bepaling eruit gehaald dat degene die meedingt voor de opdracht moet bewijzen dat hij al minstens 150 dergelijke bussen heeft rondrijden. Het is goed dat die eruit is gehaald, want dat is in dezen toch niet zo belangrijk. We weten toch wel dat Van Hool een kwalitatief bedrijf is dat de kans moet krijgen om mee te doen. De vraag is echter of er binnen het Europese kader en binnen de regels van openbare aanbestedingen een mogelijkheid is om nabijheid als criterium te nemen, om zo bijvoorbeeld snel onderhoud te krijgen. Voor het Stadskantoor van Leuven hebben we liften uit Spanje besteld, maar die liften hebben bijna twee jaar niet gewerkt omdat er onderdelen uit Spanje

moesten komen. Dus, in welke mate kan nabijheid ingeroepen worden? Ik denk dat dat allemaal juridisch goed moet onderzocht worden, maar misschien moet door de Vlaamse overheid toch eens nader bekeken worden wanneer we nabijheid wel kunnen inroepen. We moeten binnen Europa iedereen een kans geven, ik begrijp dat, want onze bedrijven krijgen op die manier ook kansen in het buitenland, maar misschien kun je zeggen dat we bijvoorbeeld binnen een straal van 100 of 200 kilometer moeten blijven. In welke mate mag dat? Ik heb dat zelf nog niet echt onderzocht, maar het lijkt me toch de moeite om dat eens nader te onderzoeken. Dat geldt trouwens ook voor andere aanbestedingen, niet alleen voor dit geval.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vele bijkomende vragen.

Een aantal collega's hebben gezegd dat we in deze commissie binnenkort de hoorzitting hebben waarbij de mensen van De Lijn zelf hun plan rond de e-bussen en elektrificatie van de vloot kunnen toelichten. Dat is op zich een goede zaak. Ik ben blij vandaag te vernemen dat de meeste collega's het een goede zaak vinden dat we aan de raad van bestuur van De Lijn gevraagd hebben om die procedure toch te hernemen. Iedereen is hier van oordeel dat iedereen in de aanbestedingsprocedure zou moeten kunnen meedingen, zeker ook de Vlaamse busbouwers. We mogen op voorhand niemand uitsluiten, maar ik heb ook gehoord dat een aantal leden van de raad van bestuur van De Lijn vonden dat ik daarmee mijn boekje te buiten ging en dat ik zo intervenieerde in de exploitatie van De Lijn. Dat is alleszins niet mijn opzet. De Lijn is een extern verzelfstandigd agentschap – dat heb ik hier al vaker gezegd – en ze moet zich bezighouden met de exploitatie als dusdanig. Anderzijds krijgen zij van de Vlaamse overheid investeringsmiddelen ter beschikking. De Vlaamse overheid stelt de doelstelling voorop om tegen 2025 de stedelijke kernen emissievrij te hebben en om tegen 2035 heel Vlaanderen emissievrij te hebben. Als dat een beleidsdoelstelling en beleidspunt is waar deze Vlaamse Regering achter staat, dan mogen wij aan ons extern verzelfstandigd agentschap ook wel vragen om al het mogelijke te doen om die daadwerkelijk te halen.

Ik denk dat wij in het kader van die krijtlijnen perfect kunnen vragen aan De Lijn om enerzijds in te zetten op een versnelling van de vergroening van de vloot en er anderzijds toch ook voor te zorgen dat alle objectieve criteria ten volle gerespecteerd worden. Ik hoor graag een aantal collega's pleiten voor nabijheidscriteria. Wij kunnen niemand bevoordelen. De aanbestedingsprocedure moet in alle objectiviteit verlopen en moet de Europese regelgeving voor aanbestedingen naleven. Benadelen kan ook niet.

Ik begrijp alleszins niet waarom de voorwaarden in het kader van een selectieleidraad voor de bestelling van 970 bussen in 2019 veel soepeler zijn dan wanneer men een jaar later een bestelling plaatst van 2 keer 20 tot 30 bussen. Mijnheer Bex vraagt naar de details van het verloop van de aanbesteding. De aanbesteding wordt goedgekeurd door de raad van bestuur, na voorbereiding door het management van De Lijn. Er is daar in eerste instantie een nog beperkter plan voorgelegd, van 3 keer 15 bussen. Die zouden geleverd worden in 2023, als ik het juist voor heb. Ik heb toen gezegd dat wij daarmee nooit de beleidsdoelstelling van emissievrije steden en kernen in 2025 zouden kunnen halen. Toen heb ik gevraagd om bij te sturen. Bij de bespreking van de begroting heb ik aangekondigd extra relancemiddelen vrij te maken, 93 miljoen euro, voor De Lijn. Wij vragen dan ook aan De Lijn ten volle in te zetten op de vergroening van de vloot en op de elektrificatie.

Betekent dat, mijnheer D'Hase, dat wij geen hybride bussen meer gaan inzetten? Neen. In 2021 gaan wij 270 bussen geleverd krijgen, hybride bussen. Maar voor

de nieuwe contracten trekken wij volop de kaart van de elektrificatie. Het is juist dat Nederland daarin al veel verder staat. De Lijn is een overheidsbedrijf en wij mogen daar ook ten volle op inzetten.

Wat is nu het voorstel van de selectieleidraad? Dat is een selectieleidraad met heel strenge voorwaarden voor enerzijds de omzet en anderzijds dat men moet kunnen aantonen dat men al 150 bussen heeft rijden. Ook moet men een referentie kunnen aantonen waarbij men in 1 lot 25 bussen heeft geleverd. Het voorstel was om iedereen die aan die strenge voorwaarden voldeed, uit te nodigen om verder mee te dingen in het kader van het bestek. Volgens dat bestek zouden in eerste orde 2 busbouwers geselecteerd worden om 20 tot 30 elektrische bussen te leveren. Uit dat project zou men dan de lessen trekken. En dan zou er een bestelling volgen tot 200 bussen.

Dat was het plan. Die maximaal zestig bussen zouden geleverd worden eind 2022, begin 2023, en dan die opschaling. Ik zie sommigen met de ogen draaien, dat was ook mijn reactie. Aan dat tempo gaan we er niet geraken. Ik vind dat als we als beleidsdoelstelling vooropstellen dat de stedelijke kern rond moet zijn tegen 2025, we dan mogen vragen om daaromtrent bij te sturen. Sommigen vinden dat niet, oké, dan verschillen we daar van mening. Opnieuw, het is goed dat de commissie aan het management gevraagd heeft om daarover toelichting te geven, en om ook hun plan technisch en zeer uitgebreid voor te stellen. Misschien is de commissie er dan van overtuigd dat het een ideaal plan is en dat we het ten volle moeten volgen. Dan leg ik me daarbij neer. Mijn bekommernis is alleszins: inzetten op de vergroening van de vloot, dus moeten we kunnen vragen dat onze voorstellen worden meegenomen.

Wat ligt er nu nog op tafel? Moeten we die beperktere aanbesteding die we nu hebben, zij het dat die maximaal zestig kunnen worden opgeschaald naar tweehonderd, weer via een selectieleidraad doen of kan dat door een bestek onmiddellijk in de markt geplaatst worden? Ik ben wel jurist maar geen specialist overheidsopdrachten. De wet op de overheidsopdrachten verplicht niet om via een selectieleidraad te werken. Het is een mogelijkheid, geen verplichting. Als we een gewoon bestek in de markt plaatsen, en dan bussen laten leveren, twee keer dertig en maximaal zestig, kunnen we daar veel uit leren en dat verder opschalen.

Oké, daar zullen we misschien ook van mening over verschillen. Ik heb het al gevraagd: bezorg mij dan een juridische motivering waarom het absoluut via een selectieleidraad moet gaan. Die heb ik tot nu toe niet ontvangen. Misschien krijg ik ze ook niet.

We willen allemaal inzetten op die vergroening. We moeten niet ter plaatse blijven trappelen. We moeten zorgen dat de selectievoorwaarden soepel genoeg zijn voor alle mededingers. Toewijzen moet natuurlijk in alle objectiviteit gebeuren. De elementen die hier gebracht zijn, geven we zeker mee aan De Lijn.

Ik nodig iedereen uit om de gedachtewisseling binnenkort in de commissie aandachtig mee te volgen. Met hoe meer mensen we ons erover buigen, des te beter de beslissing straks gaat zijn. Wordt vervolgd.

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

Jos D'Haese (PVDA): Dank voor uw uitgebreid antwoord, minister, het was zeer interessant. De financiën zijn me nog niet helemaal duidelijk, u ook niet, denk ik. Als we de vergroening van de bussen willen versnellen, zijn er extra middelen voor nodig. Die moeten dan wel komen, De Lijn kan die niet uit de lucht plukken.

Ik ben heel blij dat iedereen achter de beslissing staat om de selectieleidraad aan te passen en dat dat gelukt is. Ik ben ook heel blij om te horen dat er al meer

steun is voor criteria inzake de lokale tewerkstelling of nabijheid. Men gaat erover nadenken. Dat is al meer dan toen ik het voorstel van resolutie voorlegde in juli. Ik ben blij dat de geesten rijpen.

Ten derde wil ik iedereen uitnodigen. Zondag voeren de mensen bij Van Hool actie om de bestellingen te versnellen en om voor bestellingen te zorgen. Iedereen is daar welkom.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject met slimme camera's van Vias Institute om het bellen achter het stuur tegen te gaan – 1411 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Het verkeersinstituut Vias test momenteel een nieuw camerasysteem, dat registreert of een automobilist achter het stuur met de telefoon in de hand aan het bellen is. We hebben het er al vaker over gehad: het gebruik van smartphones tijdens het besturen van een voertuig kan tot levensgevaarlijke situaties leiden. Uit diverse studies is gebleken dat dergelijk gedrag even gevaarlijk is of zelfs nog gevaarlijker dan rijden onder invloed.

Dagelijks worden mensen overspoeld met allerlei berichten die zorgen voor afleiding van de bestuurders. Elk jaar vallen er in België volgens Vias alleen al minstens 30 doden en 2500 gewonden door gsm-gebruik achter het stuur. Meer controles met politiemensen uitvoeren, is geen optie. Slimme cameratechnologie die gekoppeld wordt aan artificiële intelligentie (AI), is de oplossing.

Nederland heeft al beslist om die camera's te gebruiken. Op basis van die artificiële intelligentie filtert de camera alle beelden waarvan het systeem vermoedt dat de bestuurder iets met zijn telefoon in de hand aan het doen is. Dus niet alleen het gebruik van de telefoon, maar ook andere handelingen die afleiding veroorzaken, worden dan geregistreerd.

De selectie van beelden komt daarna aan in een verwerkingscentrum. De politie of de procureur beslist vervolgens al dan niet om te vervolgen. In een eerste fase zullen de camera's afzonderlijk functioneren van de bestaande zogenoemde ANPR- (Automatic Number Plate Recognition) of nummerplaatherkenningscamera's, die vandaag vooral voor snelheidsovertredingen worden gebruikt. Daarvan hangen er vandaag al zowat 1200 op onze wegen. In de toekomst kunnen beide systemen wel op elkaar worden aangesloten, zodat de pakkans natuurlijk gevoelig toeneemt. Volgens Vias Institute werkt het systeem bijzonder accuraat. Uw federale collega-minister van Mobiliteit zegt dat hij in 2021 een wijziging van de bestaande wegverkeerswet van 1968 zal voorstellen, zodat nieuwe technische middelen, zoals opsporingscamera's, kunnen worden gebruikt zodra deze beschikbaar zijn, op voorwaarde natuurlijk dat de vaststelling van de overtreding onweerlegbaar is.

Minister, ik wees u in een vorige vraagstelling al op het gebruik van slimme camera's in Nederland. Ik stelde toen dat er meer moet worden ingezet op sensibilisering, en op de handhaving van al wie al rijdend met een smartphone of tablet bezig is. Ik liet u toen ook weten dat de Nederlandse politie als eerste land in Europa ook slimme camera's in gebruik had genomen om autobestuurders te betrappen. U antwoordde dat het verhaal van de slimme camera's in Nederland u nog niet bekend was. Maar u bevestigde dat afleiding een van de killers in het verkeer is. "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”, liet u me toen weten.

Minister, welke informatie hebt u over de vaststellingen van Vias Institute? Hoe reageert u hierop? In hoeverre wordt er nu gesensibiliseerd op het gebruik of het misbruik van smartphones? Hebt u overleg gepland met uw federale collega aangaande deze studie en de te nemen maatregelen voor een gewenste wetswijziging? Hebt u inmiddels al initiatieven genomen om het Nederlandse voorbeeld te onderzoeken om te kijken in hoeverre dit bruikbaar is voor onze Vlaamse wegen? Welke concrete initiatieven plant u desgevallend met betrekking tot de uitbouw van een netwerk van slimme camera's en binnen welke termijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Ryheul, voor de aandacht voor dit proefproject van Vias Institute: slimme camera's om het bellen achter het stuur tegen te gaan.

Wat uw eerste vraag betreft kan ik u zeggen dat wij reeds met Vias Institute aan tafel gezeten hebben, het kabinet, samen met het departement en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Op 18 december 2020 hebben ze ons wat meer uitleg gegeven rond dit proefproject. We kunnen dergelijke onderzoeken enkel maar toejuichen. We weten allemaal dat afleiding nog steeds een belangrijke killer is in het verkeer. We juichen dat dus zeker toe. Het kan de verkeersveiligheid alleen maar ten goede komen. Als we de pakkans kunnen verhogen inzake mensen die zich laten afleiden in het verkeer, is dat een goede zaak. U weet ook wel dat het een federale materie is en dat de regelgeving via de federale overheid zal moeten verlopen. Maar wij steunen dit alleszins en we juichen het alleen maar toe.

Het definitieve eindrapport van Vias Institute rond dit proefproject is er nog niet. Men heeft ons wel beloofd ons dat te gepasten tijde over te maken. Maar dat zal pas eind februari of ergens begin maart zijn. Wij kijken ernaar uit wanneer het rapport rond dat proefproject ter beschikking zal zijn.

U vroeg naar de sensibilisering op dit ogenblik inzake gebruik en misbruik. Als Vlaamse overheid kunnen we uiteraard wel sensibiliseren en campagnes opzetten. Dat is de voorbije jaren ook al regelmatig gebeurd. We doen dat toekomstgericht ook nog. Ook dit jaar zal er een nieuwe campagne zijn; die is eigenlijk gepland voor het voorjaar. Daarin wordt er vooral gewerkt met dat automodusprincipe. Ik denk dat u de campagne uit het verleden ook kent, met het automodusverhaal, waarbij we vooral focussen op: de gsm moet buiten handbereik zijn of de gsm moet op 'niet storen' of op 'stil' staan.

Kortom, campagnes die de Vlamingen moeten aanspreken om hen er attent op te maken dat telefoneren achter het stuur alleszins geen goede zaak is.

De Vlaamse overheid heeft al in de vorige legislatuur te kennen gegeven dat wij achter de wetswijziging staan. Zo is er onder andere het voorbeeld om het KB van 2002 inzake de materiële bewijsmiddelen door onbemande en automatisch werkende toestellen een bredere scope te geven en dat te verruimen qua benadering, zodat men niet gaat focussen op specifiek gerelateerde inbreuken, maar dat men dat ruimer kan nemen en zodoende ook, zodra de technologie op punt staat, er meerdere toepassingen mee kan verbaliseren, en niet alleen één welbepaalde gerelateerde inbreuk. We kijken wat dat betreft naar de federale overheid om daar werk van te maken. Maar wij staan daar alleszins achter.

Wat het Nederlandse voorbeeld betreft, moet ik opnieuw meegeven dat de regelgeving inzake afleiding sowieso een federale bevoegdheid is. Maar ook hier volgen we de testcampagne vanuit Nederland mee op.

Investerings die enkel en alleen tot doel hebben om afleiding vast te stellen, daarvoor moet ik opnieuw in eerste instantie verwijzen naar het federale niveau. Daarvoor kijken we naar het federale niveau. Wij hebben op Vlaams niveau dus geen concrete plannen om nieuwe camera's te plaatsen die louter en alleen te maken hebben met afleiding. We volgen uiteraard wel de markt, wat dat betreft, heel specifiek om ook de functionaliteit van de camera's die wij nu reeds hebben en/of nu plaatsen, toekomstgericht verder uit te rollen, zodat zij bijvoorbeeld niet alleen snelheid gaan vaststellen, maar desgevallend ook het gebruik van gsm-toestellen of andere elementen. Dus we volgen wat dat betreft de markt zeer nauwkeurig op. En op het moment dat daar een evolutie kan worden vastgesteld die bruikbaar is om ook uit te rollen op grote schaal, dan zullen we dat toekomstgericht zeker wel doen.

Maar in eerste instantie is er de uitrol van het kader op federaal niveau. En dan kijken we toekomstgericht wat kan, uiteraard opnieuw rekening houdend met alle mogelijke wetgeving. Ik denk aan de privacywetgeving en dergelijke. Dat moet uiteraard ook hier juridisch in orde zijn.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, bedankt voor uw antwoorden. Onze partij ziet zeker de meerwaarde van dit project, maar we ontvingen wel informatie dat er mogelijk juridische problemen zouden zijn met het proefproject. In het debat over de terugdraaiende teller, gisteren in de plenaire vergadering, hebben we nogmaals kunnen vaststellen dat het van belang is dat, vooraleer er gehandeld wordt, hoe nobel de bedoelingen ook zijn, er eerst een goede sluitende juridische regeling wordt uitgewerkt.

Volgens onze informatie zou de Gegevensbeschermingsautoriteit een onderzoek openen of geopend hebben naar het proefproject van Vias om via slimme camera's overtredingen op gsm-gebruik achter het stuur vast te stellen. Er zou geen wettelijke basis bestaan voor dit onderzoek. Vias zou dus mogelijk onwettelijke foto's van bestuurders hebben genomen. Vias beroept zich hier wel op het wetenschappelijke onderzoek om het project te rechtvaardigen, maar er zouden bij een project van dergelijke grote omvang toch wel twijfels zijn. Minister, bent u op de hoogte van het onderzoek van de Gegevensbeschermingsautoriteit? Wat is de stand van zaken? En wat zijn de gevolgen voor het lopende project?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, uit de studie van Vias blijkt dat er meer afleiding is dan alleen met de smartphone. De wegcode vermeldt in artikel 8.4 alleen een expliciete bestraffing voor diegene die een draagbare telefoon in de hand houdt tijdens het rijden.

Andere afleidende elementen worden daarin niet opgenomen. Dat zou eventueel bestraft kunnen worden op basis van artikel 8.3, dat bepaalt dat iedereen voortdurend zijn voertuig goed in de hand moet houden.

Minister, indien wordt overwogen om het systeem van de slimme camera's in gebruik te nemen, zou het dan niet raadzaam zijn om te bekijken of er een verbreding kan komen van artikel 8.4 van de Wegcode? In die zin zou ik u willen vragen om er uw federale collega op te wijzen dat in het kader van de evoluties met betrekking tot de verkeerscontroles een verbreding van de definitie van artikel 8.4 in de toekomst mogelijk moet zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Ryheul, ik was niet op de hoogte van de klachten of de mededeling van de Gegevensbeschermingsautoriteit inzake de studie van het proefproject dat bij Vias lopende is. Wij hebben over dat proefproject als dusdanig een toelichting gekregen op het kabinet. Ik heb daarnet al gezegd dat wij een rapport zullen krijgen van Vias over dit proefproject als dusdanig. Mochten er klachten zijn van de Gegevensbeschermingsautoriteit inzake het miskennen van de privacy, met foto's die werden genomen en dergelijke, dan neem ik aan dat dat in dat rapport over het proefproject mee zal opgenomen worden. We nemen het alleszins mee ter harte en we zullen het zeker verder opvolgen.

Mevrouw Moors, u stelt voor om artikel 8.4 van de Wegcode aan te passen. Dat zit inderdaad, zoals u zegt, bij de federale overheid. We zullen ook die bedenking zeker meenemen. We moeten eerst even wachten op wat het proefproject van Vias in eerste instantie met zich meebrengt, vooraleer we de wetgeving uithollen of veranderen. En natuurlijk, als we wetgeving aanpassen, moeten we zeker rekening houden met alle juridische, wettelijke en privacygevoelige materies. Daar moeten wij zeker te allen tijde op letten. Dat moeten wij maximaal doen. Wij zullen hier een vervolg op krijgen. Sensibiliseren is belangrijk, maar als we de pakkans kunnen vergroten, zou dat op zich ook een goede zaak zijn. We bekijken hoe dat verder kan verlopen en wat daar toekomstgericht nog mogelijk is.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Ik sluit mij aan bij de woorden van de minister. Laat ons het rapport in maart of april afwachten en dan opnieuw een vervolgvraag stellen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.