



Vlaams  
Parlement

ingediend op **41** (2020-2021) – Nr. 2  
29 maart 2021 (2020-2021)

## **Verslag**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Bert Maertens

over het jaarverslag

van de Vlaamse Ombudsdienst

2020

---

*Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:*

*Voorzitter:* Bart Claes.

*Vaste leden:*

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;  
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;  
Lode Ceyskens, Martine Fournier;  
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;  
Imade Annouri, Stijn Bex;  
Els Robeyns.

*Plaatsvervangers:*

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;  
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;  
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;  
Els Ampe, Stephanie D'Hose;  
Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;  
Annick Lambrecht.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

**41** (2020-2021) – Nr. 1: Jaarverslag van de Vlaamse Ombudsdienst

## INHOUD

1. Toelichting door de Vlaamse ombudsman.....	4
2. Reactie van minister Lydia Peeters .....	5
3. Vragen en opmerkingen van de leden .....	6
3.1. Tussenkomsst van Marino Keulen .....	6
3.2. Tussenkomsst van Karin Brouwers.....	6
3.3. Tussenkomsst van Stijn Bex .....	7
3.4. Tussenkomsst van Els Robeyns .....	7
3.5. Tussenkomsst van Bert Maertens .....	8
4. Antwoorden van de ombudsman .....	8
5. Antwoorden van minister Lydia Peeters.....	9
Afkortingen .....	11

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 18 maart 2021 het jaarverslag van de Vlaamse Ombudsdienst 2020 (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 41/1). Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken is hierin terug te vinden van pagina 18 tot en met 22. Minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken gaf een reactie op de opmerkingen van Bart Weekers, de Vlaamse ombudsman. Hij werd bijgestaan door Wim Raeymaekers, onderzoeker bij de Ombudsdienst.

*(De vergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)*

## **1. Toelichting door de Vlaamse Ombudsdienst**

*Bart Weekers* zegt dat het goed is bij de voorstelling van een nieuw jaarverslag terug te blikken op het vorige jaarverslag. De voorstelling daarvan had plaats op 12 maart 2020, de dag voor de zogenaamde lockdown. Het was een fysieke vergadering. Hij voorspelde dat de afschaffing van het cashless betalen bij De Lijn tot vele klachten zou leiden. Dat was niet het geval door de coronacrisis.

De eerste boodschap van de Vlaamse Ombudsdienst is dat men nog steeds in een situatie van dynamisch crisisbeheer zit. De Ombudsdienst wil zich daarbij verantwoordelijk opstellen. Daardoor bevond hij zich af en toe in een ietwat gewrongen situatie waarbij het beleid soms werd verdedigd, bijvoorbeeld in het geval van de gesloten keuringsstations of de vraag naar een verlenging van de abonnementen van De Lijn. In nauw overleg met De Lijn werden wel tegemoetkomingen op individuele basis gerealiseerd. In het vorige jaarverslag pleitte *Bart Weekers* voor een sorryinitiatief. Dat kwam er niet, maar er werd een pauzeknop voor abonnementen ingevoerd.

Een tweede observatie is dat de coronacrisis op verschillende manieren invloed heeft op vele diensten. Hij vergelijkt de situatie van AWV en De Lijn. Hij is tevreden over de evolutie van de eerstelijnsklachtenbehandeling. Hij verwijst naar pagina 3 tot en met 252 van het Vlaams Bemiddelingsboek 2020. Het is een indrukwekkend geheel. Maar het kan altijd beter. Registratie is één zaak, maar de vraag is welk gevolg er aan klachten wordt gegeven. Hij vermeldt de 1100 klachten over het gedrag van bus- en tramchauffeurs. Daar staat tegenover dat niet alle klachten terechte klachten zijn en dat mag ook aangetoond worden.

Een ander opvallend feit dat hij vaststelt, is dat de burger ziet wat er allemaal zal veranderen, maar geen grip heeft op de besluitvorming, bijvoorbeeld bij de invoering van de vervoerregio's. Wie is het aanspreekpunt en hoe evolueert de besluitvorming?

*Wim Raeymaekers* gaat in op de klachten over AWV. Hij bedankt uitdrukkelijk de klantendienst. Die is niet alleen een grote meerwaarde voor AWV zelf, maar ook voor de Vlaamse Ombudsdienst omdat jaar na jaar de tweedelijnsklachten over AWV dalen. Dat betekent dat burgers tevreden zijn met het antwoord dat ze in eerste lijn krijgen van AWV.

Een klacht die vroeger al aan bod kwam, gaat over trillingshinder. Er is een groot verschil in hoe AWV geluidshinder en trillingshinder aanpakt. In het laatste geval moet de burger bijvoorbeeld zelf een expert aanduiden. De Vlaamse Ombudsdienst verwacht in de toekomst meer stappen vooruit voor een meer proactieve houding van AWV.

Een tweede dossier gaat over de toegang tot de gewestweg. Als gevolg van wegenwerken worden inwoners regelmatig geconfronteerd met het feit dat de inrit tot hun perceel door AWV wordt versmald zodat die voldoet aan de regels. Die zitten echter vervat in een niet-publieke omzendbrief, wat voor de burgers niet helder is. Er zijn over die strook langs de wegen ook nog andere regels en

omzendbrieven die worden gehanteerd. Het zou goed zijn om alles te bundelen zodat er samenhang is.

Een derde klacht die regelmatig terugkomt, betreft de ontworpen rooilijn. Burgers die een woning willen verkopen die over een zogenaamde ontworpen rooilijn gaat of die een omgevingsvergunning aanvragen, stuiten op een negatief advies van AWW. De facto bestaat een ontworpen rooilijn echter niet. Er is bovendien geen totaalbeeld over waar er wordt gewerkt met een rooilijn die vastligt en waar er een ontworpen rooilijn wordt gehanteerd. Het lijkt logisch dat ontworpen rooilijnen definitief worden vastgelegd zodat er duidelijkheid is.

Tot slot zijn er weerkerende klachten over burgers die het openbaar domein innemen op een gewestweg en zowel aan het Vlaamse Gewest als aan de gemeente een heffing moeten betalen. Inwoners die het openbaar domein innemen aan een verderop gelegen gemeenteweg zijn alleen maar aan de gemeente een heffing verschuldigd. Een heffing per wegbeheerder is een logische oplossing.

## 2. Reactie van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* bedankt de Vlaamse Ombudsdienst voor het geleverde werk. Mobiliteit en Openbare Werken vormt altijd een groot deel van de klachten, ongeveer 41.000 op 95.500 klachten. In 2020 waren er, wellicht als gevolg van de coronacrisis, meer klachten uit de eigen directe omgeving. Het grote aantal klachten over Mobiliteit en Openbare Werken zegt iets over de zichtbaarheid van de problemen, maar ook over hoe eenvoudig het is om klachten door te geven. Ze dankt de ombudsman voor het geven van een pluim aan de administratie.

Er zijn terugkerende klachten bij De Lijn over toegankelijkheid en stiptheid. De minister hoopt dat wat het eerste betreft, het recent goedgekeurde masterplan Toegankelijkheid soelaas kan bieden.

De doorlooptijd van projecten kwam in de commissie al meermaals aan bod. De minister wil een hervormingsproject opstarten om dit te verbeteren. Ze verwijst naar de bespreking op 17 maart 2021 in de plenaire vergadering van het MIA-project (*Actuele vragen* VI.Parl. 2020-21, nr. 415, 417 en 423). Wanneer werken starten, brengt AWW via de lokale besturen de inwoners per brief en via een informatievergadering op de hoogte.

De minister treedt de ombudsman bij als het gaat over de ontworpen rooilijnen. Een ontworpen rooilijn kan niet gebruikt worden als bezwaar voor een vergunning of een verkoop. Ze gaat ermee akkoord dat de regelgeving moet herbekeken en gebundeld worden. Ze verwijst naar de screening die wordt uitgevoerd en de zogenaamde schrapsessies.

Wat De Lijn betreft, moet er worden gewerkt aan een vlotte doorstroming, correcte reizigersinformatie, een performante dienstverlening en veiligheid en hygiëne.

Tot slot zegt de minister in verband met de vervoerregio's dat elke vervoerregio-raad een eigen huishoudelijk reglement en participatietraject heeft. Bij klachten kan men nagaan in hoeverre de regels die van toepassing zijn in de vervoerregio-raad werden gerespecteerd. De minister is zich ervan bewust dat bij de uitrol van de OV-plannen er veel sterker zal moeten worden ingezet op gerichte communicatie via de vervoerregioraden en het Departement MOW. Er werd veel werk verzet door de lokale besturen, participanten en de ambtenaren van diverse administraties maar voor burgers is het nog deels een ver-van-mijn-bedshow.

De problemen van de reststroken langs gewestwegen en de inname van het openbaar domein zijn de minister bekend. Een dubbele heffing kan volgens haar niet.

### 3. Vragen en opmerkingen van de leden

#### 3.1. Tussenkost van Marino Keulen

*Marino Keulen* vindt dat de Vlaamse overheid dankbaar moet zijn dat ze kan beschikken over een instelling zoals de Vlaamse Ombudsdienst. Hij was een van de indieners van het oprichtingsdecreet (*Parl.St.* VI.Parl. 1997-98, nr. 893/1 tot en met 7). Het jaarverslag is een klankbord voor burgers met problemen. Het geeft aan de Vlaamse overheid de kans om burgers geen afkeer te laten krijgen van de overheid. Door de klachten au sérieux te nemen, kan het beleid worden verbeterd. Dat geldt bij uitstek voor domeinen zoals Openbaar Vervoer en Openbare Werken. De spreker heeft de indruk dat die mindshift bij instellingen zoals De Lijn en AWW is doorgevoerd.

Volgens Marino Keulen ontstaan vaak problemen omdat een administratie zoals AWW plots punctueel de regels wil toepassen op situaties die al decennia bestaan. Hij geeft het voorbeeld van de toegangsbreedte van woningen tot gewestwegen. De vraag is of dat dan de absolute prioriteit moet zijn. Hij vraagt om dit met redelijkheid aan te pakken zolang er bijvoorbeeld geen klachten zijn.

Hij gaat ermee akkoord dat de vervoerregioraden de reizigers mee moeten betrekken bij de uitrol van basisbereikbaarheid. Er verdwijnen niet alleen bushaltes, maar er verandert ook veel ten goede.

#### 3.2. Tussenkost van Karin Brouwers

Voor *Karin Brouwers* was het spannend om te zien wat het effect van de coronacrisis zou zijn. Ze verwachtte heel veel extra klachten. Voor Mobiliteit en Openbare Werken zijn er echter al slechtere jaarverslagen geweest.

Dat er een extra gevoeligheid voor drukte en veiligheid was, beaamt ze. Het kwam regelmatig aan bod in de commissie. Ze verwijst naar de conceptnota voor nieuwe regelgeving over het openbaar vervoer tijdens pandemieën en de uitlopers ervan (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 428/1). Er is een aantal belangrijke werkpunten voor AWW waarop de minister al reageerde. Daar gaat ze verder niet op in.

Dat er weinig tweedelijnsklachten zijn over De Lijn, de autokeuring en rijexamen-centra is positief. Een werkpunt zijn de versnipperde bevoegdheden: rijopleiding en -examen zijn een Vlaamse bevoegdheid, het rijbewijs een federale. De ombudsman zegt dat hij ervoor kon zorgen dat personen van wie het voorlopig rijbewijs tijdens de lockdown verviel, toch nog konden deelnemen aan het praktisch rijexamen, maar het voorlopig rijbewijs verlengen, lukte niet. Ze hoopt dat dit ook ter sprake kan komen in de werkgroep Institutionele Zaken.

Met betrekking tot de vervoerregio's drukt de ombudsman zijn bezorgdheid uit over het fenomeen iedereen bevoegd, niemand verantwoordelijk. Het voorval in Leuven dat op pagina 20 van het jaarverslag wordt beschreven, trok de aandacht van Karin Brouwers omdat ze met de betrokkenen op 12 februari 2021 een wandeling maakte. Het gaat om een woonstraat waar volgens het nieuwe OV-plan een bus zal doorrijden, maar de straat is te smal voor tweerichtingsverkeer met bussen en ander verkeer. Ze vindt het in het algemeen belangrijk dat burgers feedback kunnen geven op de OV-plannen en een inhoudelijke inbreng kunnen doen. De bewoners klaagden ook dat de vertegenwoordiger van De Lijn onbereikbaar was. Ze hoopt dat iedereen in de vervoerregio, zowel als het Departement MOW, De Lijn en de lokale vertegenwoordigers hun verantwoordelijkheid opnemen en in gesprek gaan met de bewoners.

Ze leest verder in het jaarverslag dat de klachten bij De Lijn steeds sneller worden afgehandeld, wat positief is.

Bijna 65 percent van de vragen ging over de rijopleiding, het rijbewijs en het terugkommoment, waarvan het merendeel coronagerelateerd was. De stijging van het aantal klachten was ook het gevolg van de coronacrisis. De vraag is of de stijging van het aantal klachten ook te maken kan hebben met een betere registratie van de klachten en wat de verhouding is.

### 3.3. Tussenkost van Stijn Bex

*Stijn Bex* is het eens met Marino Keulen over het belang van het werk van de Vlaamse Ombudsdienst en de reden hiervoor. Het is goed om zien dat overheidsdiensten steeds meer bereid zijn om op een goede manier met de bezorgdheden van burgers om te gaan. Luisteren naar hun problemen lost ze niet alleen op maar kan ook het beleid voor de gehele bevolking sterk verbeteren.

Hij vindt het terecht dat de ombudsman zich door de coronacrisis meer dan anders achter het beleid schaaft en uitlegt waarom bepaalde zaken moeilijk verlopen. Hij wil van de ombudsman weten of de burger hiervoor begrip heeft. Evolueert die manier van werken in de loop der tijd?

Over de trillingshinder leest Stijn Bex in het jaarverslag dat de Vlaamse overheid al in 2015 zou beloofd hebben om de metingen zelf te doen in plaats van een door de burger aangestelde expert. Aan de minister vraagt hij of dit zal worden opgelost.

Hoe staat de minister tegenover het verplicht gebruik van walstroom wanneer walstroomkasten beschikbaar zijn?

Tot slot vindt hij dat men heel erg oog moeten hebben voor het gevoel dat burgers overhouden bij de manier waarop tot op heden beslissingen tot stand komen in de vervoerregio's. Oorspronkelijk was het de bedoeling om de gemeenten meer inspraak te geven. Het geven van inspraak aan de burger verloopt in de ene vervoerregio vlotter dan in de andere. Dat blijkt alleen al uit de al dan niet publicatie van de verslagen van de vervoerregioraad. Vervoerregio's zouden veel van elkaar kunnen leren. Hij suggereert om, eens het geleverde werk is gedaan, in het parlement te bekijken hoe goede praktijken in richtlijnen gebundeld zouden kunnen worden, zonder voor keizer-koster te spelen.

### 3.4. Tussenkost van Els Robeyns

*Els Robeyns* zegt dat de overheid het voorbije jaar veel inspanningen heeft gedaan om drukte te vermijden bijvoorbeeld bij De Lijn, autokeuringen en examencentra. Ze verwijst naar de druktebarometer bij De Lijn. Voor examencentra en autokeuringen bestaan er reservatietools maar geen tools waarbij de drukte zichtbaar is. Zal de minister hier werk van maken?

Op de verzuchtingen over het gebrek aan participatie in de vervoerregio's antwoordt de minister steeds dat de vervoerregio's dit zelf moeten organiseren. Het zou echter niet slecht zijn om een zeker participatiekader aan de vervoerregio's aan te bieden. Een evaluatie van de werking van de vervoerregio's lijkt haar aangewezen. In de vervoerregio Limburg verloopt de participatie van de lokale besturen heel goed. Maar voor de burger blijft het een abstract gegeven terwijl er beslissingen worden genomen met ingrijpende gevolgen.

Het is goed dat De Lijn beschikt over cijfers over discriminatie en geweld op het openbaar vervoer. Dat betekent dat de drempel, die er zeker is, om dergelijke zaken te melden alvast niet te hoog is. Voor de ombudsman is het niet duidelijk wat er met die meldingen gebeurt. Dat is echter ontzettend belangrijk. Als men geen feedback ontvangt, zal het eerder ontmoedigend werken, wat jammer zou zijn. De analyses ontbreken. Wat zou de ombudsman hiermee kunnen aanvangen?

Vindt hij het klachtenmeldingssysteem laagdrempelig genoeg? Is het personeel voldoende opgeleid om hiermee om te gaan?

Els Robeyns heeft als burgemeester ook de ervaring dat bij het uitvoeren van werken door AWW plotseling de puntjes op de i worden gezet. Het is dan voor veel burgers onbegrijpelijk dat ze al decennia lang een zeer brede inrit hebben en die plots maar 4,5 meter breed mag zijn. Vaak hangt het van personen af of een pragmatische aanpak mogelijk is. De spreker moedigt de minister aan om de dienstorders te screenen en te actualiseren.

Tot slot bevestigt ze dat ontworpen rooilijnen nog steeds worden meegenomen in vergunningen van AWW. Het gaat om de afstand van meerwaarde die hieraan is gekoppeld. Dat is een gigantisch probleem. Een mondige burger zal misschien na veel moeite en financiële inspanningen zijn gelijk halen, maar minder mondige burgers zijn hiervan de dupe. Ze vraagt met nadruk om de dienstorders hierover aan te passen.

### 3.5. Tussenkomsst van Bert Maertens

Bert Maertens zegt dat het geen toeval is dat Mobiliteit en Openbare Werken een groot aandeel heeft in de klachten: mensen zijn het meest bezig met wat zich afspeelt aan hun voordeur.

Het is misschien niet altijd duidelijk welke overheid bevoegd is maar hij pleit ervoor om het kind niet met het badwater weg te gooien. Er werd gekozen om meer zeggenschap te geven aan de lokale overheden in de vervoerregio's. Het is aan die vervoerregio's om hun verantwoordelijkheid te nemen.

Hij is het eens met de analyse dat de laatste twintig jaar bij lokale en Vlaamse overheden de aandacht voor een kwaliteitsvolle dienstverlening is gegroeid en dat klachten au sérieux worden genomen. Men wil die klachten behandelen om het beleid te verbeteren en de burger een antwoord te bieden. Het verheugt hem dat de diensten van MOW een pluim krijgen van de Vlaamse ombudsman.

2020 was een bijzonder jaar. Door de coronacrisis zullen heel wat zaken veranderen, onder meer een grotere aandacht voor veiligheid en drukte op het openbaar vervoer. Reizigers zullen drukte proberen te vermijden.

Heeft de ombudsman ervaringen van burgers gehoord over de zogenaamde pauzeknop voor abonnementen bij De Lijn? Uit een evaluatie van De Lijn weet men bijvoorbeeld dat er vraag is naar flexibele abonnementsformules.

## 4. Antwoorden van de ombudsman

Voor *Bart Weekers* blijft de uitdaging van de Vlaamse Ombudsdienst om kritisch te zijn, maar ook om mee vooruit te kijken. Het is vaak een gulden middenweg zoeken. Zo zijn er nu nog geen klachten over de belbus of het gebrek aan belbussen, maar wellicht wel bij de invoering van het nieuwe OV-systeem in 2022. Men mag van de burger niet verwachten dat hij het beslissingsproces altijd mee kan volgen. Hij reageert pas later en dan moet men soms het grotere geheel tonen en duiden dat dit al een half jaar eerder werd beslist en niet meer kan worden teruggedraaid.

Op de vraag van *Stijn Bex* over hoe de burgers op zo'n houding van de Vlaamse Ombudsdienst reageren, antwoordt hij dat de meeste burgers in individuele gesprekken op een redelijke manier reageren. Hij geeft het voorbeeld van klachten over terugkommomenten die plaatshebben in te kleine ruimtes. De ervaring is dat het Departement MOW de organisatoren hierover aanspreekt. Daarvan kan men



de klachtindiener overtuigen. Als zij ervaren dat de klacht serieus wordt genomen, krijgt men zelfs felicitaties.

Er zijn relatief weinig tweedelijnsmeldingen over discriminatie op het openbaar vervoer. Het betekent wellicht dat eerstelijnsklachten niet zomaar weggewuifd worden. Wel werd in het verleden gefocust op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Bart Weekers verwijst naar het mandaat dat de Ombudsdienst kreeg om mederapporteur te zijn voor De Lijn inzake EU-verplichtingen voor het busgebruik door personen met een handicap of met beperkte mobiliteit. Hij stelt wel vast dat vroeger een buschauffeur door zijn aanwezigheid conflicten tussen reizigers kon milderen, maar dat hij nu afgescheiden zit van de reizigers. Uit ervaring weet hij dat het niet makkelijk is om rond meldingen over discriminatie en ongeoorloofd gedrag te werken. Hij verwijst naar de jaarverslagen over de genderproblematiek. Het gaat om tijdrovende, intensieve procedures als men mensen moet samenbrengen en dit goed wil behandelen. Dat is ook een beleidskeuze.

Er is een zekere evolutie naar abonnementen op maat. Er werd op individuele basis een aantal tegemoetkomingen verkregen, bijvoorbeeld voor technisch werklozen. De pauzeknop is eerder een symbolische actie geweest, aldus de ombudsman. Het was ook in het belang van De Lijn omdat men zich moest registreren. Het is echter een belangrijke stap op weg naar meer flexibele formules.

*Wim Raeymaekers* verduidelijkt in verband met de toegangsbreedte van een inrit die uitgeeft op een gewestweg, dat de ombudsman het dienstorder en de richtlijnen van AWV kan onderschrijven. Voor de verkeersveiligheid is het immers de bedoeling om het aantal punten dat aantakt op de gewestweg te beperken. Bij dergelijke werken worden grachten bovendien vaak opnieuw opengelegd voor een betere waterbuffering. Dat maakt deel uit van een groter verhaal dat men op die manier wel uitgelegd krijgt aan de burger. In de praktijk gaat AWV meestal met het nodige gezond verstand hiermee om. Als men echter continu afwijkt van een regeling, heeft ze geen zin.

De afstand van meerwaarde bij ontworpen rooilijnen is dan weer veel moeilijker om uit te leggen. De spreker heeft van de minister begrepen dat zij hierin duidelijkheid wil scheppen, wat het aantal klachten zal doen verminderen.

Trillingshinder is de topklacht bij de tweedelijnsklachten. Het gaat om moeilijke dossiers omdat veel factoren een rol kunnen spelen. Er is niet alleen het verkeer, maar ook de ondergrond en de eigen fundering van de woning. AWV zou aan kennisopbouw kunnen doen en nagaan met welke middelen de hinder kan weggenomen worden. Er is een te grote discrepantie tussen de behandeling van klachten over geluids- en trillingshinder.

De walstroomkasten aan de sluizen van het Albertkanaal in Antwerpen en het sluiscomplex in Gent zijn gefinancierd met Europese middelen voor het Vlaamse Klimaatplan. Het is jammer te moeten vaststellen dat bewoners telkens aan schippers moeten vragen om hiervan gebruik te maken in plaats van hun generator. Ze vinden niet altijd gehoor bij de sluiswachter of scheepvaartpolitie als er geen gevolg wordt aan gegeven. Hij begrijpt ook de situatie van de schippers: het is duurder en ze moeten een account aanmaken en dergelijke. Er zijn echter andere aanlegplaatsen waar generatoren buurtbewoners minder hinderen. Een meer verplichtend kader lijkt Wim Raeymaekers aangewezen.

## **5. Antwoorden van minister Lydia Peeters**

Aansluitend hierop antwoordt minister *Lydia Peeters* dat De Vlaamse Waterweg nog volop bezig is met de verdere uitrol zodat er op zoveel mogelijk plaatsen

walstroomkasten komen. Tegelijk onderzoekt men of er een verbod kan komen op het gebruik van een generator daar waar walstroom beschikbaar is.

De administratie bekijkt, in samenspraak met GOCA Vlaanderen en de keuringscentra, of men een gezamenlijke afsprakentool kan maken. De rijexamencentra en de autokeuringscentra kampen nog altijd met de naweeën van de sluiting als coronamaatregel. Men hoopt de achterstand zo snel mogelijk weg te werken, maar kan bijvoorbeeld niet zomaar extra examinatoren aanwerven. Zij moeten hiervoor opgeleid zijn. In beide centra worden heel wat overuren gemaakt en vakantiedagen omgezet.

Als er klachten zijn over trillingen gaat de wegtoezichter ter plaatse. Hij kijkt in welke mate er sprake is van overlast en welke mogelijke oorzaken en oplossingen er zijn. Als de oorzaken niet direct te achterhalen zijn, zou op kosten van de overheid een expert moeten kunnen worden ingezet. De minister zal de administratie hiervan op de hoogte brengen.

De minister herinnert zich een overijverige ambtenaar die er een hobby van gemaakt had om, telkens een bouwvergunning werd afgeleverd, de inritten te gaan nameten. Dit leidde tot meer dan 600 processen-verbaal en heel wat klachten. Zoals Wim Raeymaekers stelt, gaat het soms om terechte bedenkingen in het kader van verkeersveiligheid. Daarom vindt de minister het een goede zaak dat de adviezen van AWV bij omgevingsvergunningen niet langer bindend zijn. Lokale besturen kunnen zo al te rigoureuze adviezen naast zich neerleggen bij het toekennen van een omgevingsvergunning. De minister vindt dat men de situatie ter plaatse moet bekijken in plaats van de puntjes op de i te willen zetten omdat men vasthoudt aan een dienstorder. Ze verwijst opnieuw naar de screening en schrapsessies. Dienstorders die hun doel missen, kunnen beter worden geschrapt. Er moet nagegaan worden hoe men pragmatisch problemen kan oplossen.

Bart CLAES,  
voorzitter

Bert MAERTENS,  
verslaggever

**Gebruikte afkortingen**

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
GOCA	Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs
MIA	Mobiliteit Innovatief Aanpakken
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
OV	openbaar vervoer