



Vlaams
Parlement

vergadering **C243**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 22 april 2021

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het herstellen van de vernietigde wetgeving over de hervormde rijopleiding – 2549 (2020-2021)	3
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de blokkering van het Suezkanaal voor de Vlaamse havens – 2766 (2020-2021)	4
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het advies van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart over de geplande Scheldebrug in Antwerpen – 2808 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een fietsverbinding over de Schelde in Antwerpen – 2920 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de restauratie van de Antwerpse Sint-Annatunnel – 2922 (2020-2021)	7
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over wachttijden bij rijopleidingen en -examens – 2888 (2020-2021)	18
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gunning van de Mobiliteitscentrale – 2891 (2020-2021)	19
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg met de Nederlandse partners over de sneltram Hasselt-Maastricht – 2899 (2020-2021)	25

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het herstellen van de vernietigde wetgeving over de hervormde rijopleiding – 2549 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, ik hoef dit niet meer te duiden. De vraag om uitleg is al een maand oud. Dat ligt niet aan u, maar aan verschillende zaken. Ik zal gewoon de vragen stellen, want iedereen weet wat er is gebeurd.

Minister, hebt u recent initiatieven genomen om het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2017 betreffende de scholingsvoorwaarden voor het behalen van het rijbewijs te herstellen? Welke mogelijkheden ziet u om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Raad van State, zonder te tornen aan de geest en de basis van het oorspronkelijk besluit van de Vlaamse Regering (BVR)?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, ik zal ook een kort antwoord geven.

Ik heb mijn administratie al de opdracht gegeven een alternatief ontwerp van besluit uit te werken waarin het vormingsmoment voor begeleiders opnieuw wordt verplicht. Ik zal dit ontwerp van besluit ter principiële goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorleggen.

Zoals ik al heb gesteld, ben ik met betrekking tot de minimale oefentermijn van mening dat een oefentermijn van drie maanden volstaat en dat we niet weer in de richting van negen maanden moeten gaan. Er komt straks nog een vraag over de lange wachttijden die er nu al zijn, maar het is ook niet bewezen dat het opleggen van een langere oefentermijn garandeert dat iemand meer praktijkervaring opdoet. Wat dit betreft, ben ik niet geneigd die periode van negen maanden te herstellen.

Als het erom gaat tegemoet te komen aan wat de Raad van State heeft gesteld, is het de bedoeling de examencentra de controletaak in de toekomst te laten uitoefenen. Dat is ook een argument om niet weer naar negen maanden te gaan. We zullen de controletaak voorleggen aan de examencentra en niet meer aan de lokale besturen die het rijbewijs afleveren. Ik denk dat we daarmee tegemoetkomen aan de opmerkingen van de Raad van State.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, ik heb geen bijkomende vragen. De actualiteit heeft de vraagstelling al deels ingehaald en u bent heel duidelijk over uw bedoelingen. Het gaat weer van negen maanden naar drie maanden. Verder kijken we uit naar het document dat naar deze commissie en later naar de plenaire vergadering zal komen.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Voorzitter, het is te laat op de avond om het debat over het verschil tussen drie maanden en negen maanden weer te starten. Dat zullen we niet doen.

Ik vind het verstandig het controlemoment bij de examencentra te plaatsen. Ik wil erop wijzen dat ik die suggestie hier ongeveer drie jaar geleden heb gedaan en dat we ons natuurlijk heel veel tijdverlies hadden kunnen besparen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de blokkering van het Suezkanaal voor de Vlaamse havens – 2766 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, op 23 maart 2021 liep het containerschip Ever Given, een schip met een massa van zo maar even 240.000 ton, vast in het Suezkanaal. Het schip blokkeerde de hele cruciale scheepvaartverbinding. Na zes dagen werd het schip gelukkig weer vlot getrokken, maar dat neemt niet weg dat de blokkering van het Suezkanaal voor de wereldhandel een verlies van 5 tot 8,5 miljard euro betekent. Dat is toch de schatting van verzekeraar Allianz.

Minister, een geblokkeerd Suezkanaal en de vertragingen voor ruim 450 schepen leiden automatisch tot harde effecten op de economie in het algemeen en op de aan het maritieme gelieerde economie in het bijzonder. U hebt onze maritieme sector als een belangrijke motor van de Vlaamse economie bestempeld. Onze havens zijn essentieel om door de coronacrisis te komen. Dat is recent nog gebleken uit de door u vooropgestelde conceptnota over het Vlaams havenbeleid voor de komende jaren.

Het hoeft geen betoog dat de ongerustheid in de Vlaamse havensteden snel de kop opstak. Volgens de technologiefederatie Agoria zouden de gevolgen ook bij ons voelbaar zijn. Zo zijn onder meer onderdelen voor de voertuigensector met vertraging geleverd en de havens zelf zullen de gevolgen van de verre file ook ondervinden. Het duurt een week om van het Suezkanaal tot in de Antwerpse haven te varen en 11 procent van het totaal aantal schepen dat in de Antwerpse haven vertrekt of aankomt, vaart langs het Suezkanaal. In januari 2021 ging het om 130 schepen die van of naar het Verre Oosten kwamen of gingen. De geblokkeerde schepen zouden tot 10 dagen later in onze havens aankomen, met alle gevolgen van dien voor de containertrafiek. Er is geschat dat de vertragingen tot 2 of 3 weken zouden kunnen oplopen. Schepen die lossen, halen in de haven meteen ook containers op. Voor een exporthaven als Antwerpen betekent de vertraagde aankomst van grote schepen dat de exportlading veel langer op de terminal blijft staan en daar, bij wijze van spreken, in de weg staat van andere trafiek.

Een nog grotere ongerustheid betreft de piekbelasting die na het vrijmaken van het Suezkanaal is ontstaan. Het slechtst denkbare scenario is dat de in het Suezkanaal geblokkeerde megaschepen uiteindelijk gelijktijdig zouden arriveren met de eerste grote containerreus die langs Kaap de Goede Hoop werd omgeleid. Aangezien al die schepen bomvol zijn, zouden de haventerminals die trafiek niet kunnen slikken. Er wordt gevreesd voor chaos.

Minister, wanneer bent u direct en indirect met welke lokale, federale, Europese, bilaterale en mondiale instanties in contact getreden om de situatie te analyseren en om maatregelen te treffen in het belang van de Vlaamse maritieme economie? Wat waren de resultaten van die contacten?

Hoeveel schepen die een of meerdere Vlaamse havens zouden aandoen, hebben effectief vertraging opgelopen? Welke acties zijn in afwachting van de aankomst van deze schepen ondernomen om de piekbelasting op onze havens te beperken? Hoe wilt u de impact van de toevloed van de zeeschepen op onze Vlaamse loodsen beperken? Zijn er maatregelen genomen om te voorkomen dat aan onze havens files met inkomende schepen zouden ontstaan? Hebben de verwachte schepen een

aanlegplaats of zullen ze voor anker moeten gaan, in afwachting dat ze in onze havens kunnen aanleggen?

De piekbelasting op onze havens zorgt dat er meer wegtransport op onze wegen zal zijn. Welke acties hebben de getroffen diensten ondernomen om de belasting van onze wegen door het wegtransport te beperken? Zet u daarbij ook in op de binnenscheepvaart en op het spoorvervoer? Hebt u hierover overleg gepleegd met de federale minister van Mobiliteit en met de bedrijfswereld?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Hartelijk dank voor uw boeiende vraag, want die laat me toe verder in te gaan op het goede en professionele werk dat dagelijks wordt uitgevoerd door de diverse ketenpartners in de nautische keten, in het bijzonder door onze scheepvaartbegeleiders, loodsen, het personeel van VLOOT en iedereen van het Agentschap Maritieme Dienst en Kust (MDK). We kunnen dat nu extra 'in the picture' zetten.

Zowel het incident in het Suezkanaal met het containerschip Ever Given, dat daar vastliep, als de Brexit en de covidcrisis, herinneren ons aan het belang van onze Vlaamse havens als poorten tot Europa, en de vooraanstaande rol die onze Vlaamse havens bekleden in de steeds meer geconnecteerde wereldhandel. Daar mogen we zeker trots op zijn.

Om de nautische keten operationeel te houden, heeft iedere ketenpartner zijn onderscheidende rol en taken. We houden daarbij continu de vinger aan de pols, zowel via formele overlegmomenten als via informele contacten met zowel het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, de federale overheidsdiensten en de Nederlandse collega's als met de Vlaamse havenbedrijven. Zij staan op hun beurt in nauw contact met hun collega's bij zowel de private havenbedrijven als bij internationale organisaties, binnen de EU en wereldwijd.

Voor de afwikkeling van de scheepvaart is er binnen de nautische keten een permanent overleg tussen alle betrokken ketenpartners. Alle diensten, zowel havens als de overheidsdiensten en private ondernemingen, zijn dagelijks in de weer om eventuele wachttijden tot een absoluut minimum te herleiden. De doelstelling daarbij is helder: een veilige en vlotte scheepvaart. Er bestaan daarbij duurzame werkafspraken met ketenpartners. Deze werkafspraken zorgen ervoor dat de dienstverlening bij calamiteiten zo optimaal mogelijk verloopt.

De problematiek van de piekbelasting is in de eerste plaats een logistiek en bedrijfseconomisch probleem. De best geplaatste partijen om hiermee om te gaan zijn dus de rederijen en terminaloperatoren, in samenspraak met de publieke havenbedrijven.

Het beheer van de ankerplaatsen behoort dan weer toe tot de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. En het ligplaatsbeheer en het beheer van de wachtkaaien behoort tot de bevoegdheden van de havenbedrijven. Zij beslissen daarin autonoom.

Als Vlaams minister heb ik – denk aan het incident in het Suezkanaal – geen zicht op de vertragingen in de operationele havenplanning. Dat is de verantwoordelijkheid van het betrokken havenbedrijf. Daarbij is het mogelijk dat er schepen worden afgeleid naar andere havens als er zich iets voordoet dat potentieel een vertraging meebrengt. Pas indien zich daar onbeheersbare problemen voordoen, kan een interventie van mezelf of de administratie nuttig en nodig zijn. Tot op vandaag was een dergelijke interventie niet nodig. Ik kan u verzekeren dat het accident met de

Ever Given een eerder beperkt effect had op de nautische keten, en dat dit tot nu toe zeker beheersbaar bleef.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Bedankt voor uw antwoord, minister.

De actualiteit heeft ons een beetje ingehaald. We hebben inderdaad in de pers gelezen dat de druk op onze havens al bij al nog is meegevallen. Dat is natuurlijk ook mede te wijten aan het professionalisme waarmee alle stakeholders die met de havens en de nautische bedrijvigheid te maken hebben, werken. Ik wil mij graag aansluiten bij het feit dat u al die mensen nogmaals bewierookt hebt. Het is inderdaad dankzij hen dat onze havens mee aan de top staan op wereldvlak.

Ik heb deze vraag ook gesteld, omdat ik recent gelezen heb dat er nu al vrij veel piekbelasting is op bepaalde containerterminals, met belangrijke wachttijden tot gevolg. De vrees was dus inderdaad dat dit incident met de Ever Given daarbovenop nog eens voor extra belasting zou zorgen.

Ik stel vast dat u niet meteen geconsulteerd wordt bij dergelijke zaken. Dat is natuurlijk ook ergens logisch. Het is vooral het havenbedrijf dat zich met die zaken bezighoudt. Maar ik denk toch dat het niet geheel denkbeeldig is dat dergelijke zaken zich in de toekomst nog zouden voordoen. Men oppert nu wel het idee om opnieuw naar kleinere containerschepen en dergelijke te gaan. Dat is natuurlijk een evolutie die nog jaren kan duren, als het er zelfs van komt. Want men is dergelijke zaken wel eens gemakkelijk snel vergeten.

En dan is mijn vraag aan u ook of het niet aangewezen is dat er een draaiboek wordt opgesteld om de gevolgen van dergelijke ongevallen voor onze havens zoveel als mogelijk te beperken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, die piekbelastingen zijn er inderdaad wel.

Met betrekking tot uw voorstel voor een draaiboek bij dergelijke calamiteiten: dat is eigenlijk allemaal het operationele werk dat gebeurt door de havenbedrijven, samen met alle stakeholders die daar actief zijn. Ik neem aan dat zij daar wel degelijk draaiboeken voor hebben. Het feit dat dat allemaal beheersbaar is gebleven, is een teken op zich dat er voldoende op werd ingespeeld.

De investeringen die wij continu plannen, zowel in de haven van Zeebrugge als in de haven van Antwerpen, en ook alle baggerwerken en dergelijke, proberen er ook optimaal voor te zorgen dat er overal voldoende ruimte is en dat er ook in de toekomst ten volle wordt gewaakt over mogelijke piekbelastingen, zodat daar ten volle een antwoord op kan worden gegeven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het advies van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart over de geplande Scheldebrug in Antwerpen
– 2808 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een fietsverbinding over de Schelde in Antwerpen
– 2920 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de restauratie van de Antwerpse Sint-Annatunnel
– 2922 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, de Scheldebrug was een van de achttien leefbaarheidsprojecten die werden gekozen binnen het bredere Oosterweeldossier. Er zijn verschillende varianten onderzocht. Daaruit is dan deze brug gekozen. Een piste die niet werd onderzocht, maar die na de indiening van deze vraag, drie weken geleden, ook werd geopperd, is een kabelbaan.

Eind 2020 hebt u de keuze laten vallen op een brug. En sindsdien is er heel wat water door de Schelde gevloeid. Ik heb in de plenaire vergadering ook al mijn bedenkingen geuit. Een consensus over de brug is nog steeds niet verkregen. Nadat eerst de nautische wereld, met de rivierloodsen voorop, verzet had aangetekend, blijkt nu ook de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart negatief te staan tegenover over de plannen voor de bouw van een brug. Een brug op die locatie, zo stellen zij, zou te veel impact hebben op de scheepvaart en zou de Vlaamse economie kunnen hypothekeren.

In de commissie liet u weten dat een tunnel een beter alternatief vormt. Normaal gezien wordt de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart als autoriteit beschouwd en gevolgd door de betrokken ministers. Ik zou dus graag van u weten hoe er wordt gereageerd op deze nieuwe wendingen in het verhaal van de Scheldebrug, dus niet enkel dat negatieve advies van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, maar ook het alternatief van de kabelbaan dat werd geopperd.

Welke implicaties heeft het negatieve advies van de permanente commissie op de plannen voor de nieuwe Scheldebrug? Hoe staat u tegenover het advies dat de commissie uitbracht? Zult u ingaan op dit advies van de commissie om de plannen te laten herbekijken?

Zal er extra ruimte komen in het onderzoek naar een tunnelvariant? Uit mijn eerdere schriftelijke vragen en het alternatievenrapport bleek een zinktunnel zeker ook competitief ten opzichte van de hefbrug, maar dan moet het verdere studiewerk hier ook voor worden meegenomen.

Dan is er ook nog die bijkomende vraag: hoe kijkt u naar die piste van een kabelvariant, die waarschijnlijk minder zou kosten dan een fietsersbrug, die betrouwbaarder is qua gebruik, waar ondertussen ook mobiliteitsexperten toe hebben opgeroepen, en waar ook de intendant niet weigerachtig tegenover zou staan?

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Er zijn steeds meer mensen die voor de fiets kiezen in en rond Antwerpen. Dat is wat ons betreft goed nieuws. Maar wie met de fiets tussen linker- en rechteroever moet pendelen in Antwerpen kan maar beter avontuurlijk ingesteld zijn. Je weet namelijk nooit of en hoe je aan de overkant zult geraken. Tijdens de tweede week van de paasvakantie was de fietserstunnel aan de Kennedytunnel eens vijf dagen lang afgesloten om geplande werken aan de liften uit te voeren én ging er weer een lift van de voetgangerstunnel buiten dienst. Die liften wachten al sinds 2017 op een grondige renovatie. De Schelde oversteken met pakweg een bakfiets of een ander vervoersmiddel dat de roltrappen van de voetgangerstunnel niet op geraakt, kon dan alleen maar via het veer. De nood aan een betrouwbare fietsverbinding over de Schelde is groot, laat dat duidelijk zijn.

De plannen om een fietsbrug in te richten, kregen intussen al heel wat tegenkanting, onder meer van de loodsen en de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart. De Fietzersbond toonde zich ook geen fan. Een brug die meerdere keren per dag meer dan een half uur openstaat, kan geen betrouwbare verbinding garanderen. Ik weet dat er dan wordt gesproken over apps en dat soort toestanden, maar als je via een applicatie ziet dat je alweer een halfuur moet wachten, ga je die brug gewoon niet nemen. En dan is het geen alternatief. Dan zorgt dat voor frustratie. Daarom komt de Fietzersbond nu met een nieuw voorstel: een kabelbaan. Volgens mobiliteitsdeskundige Dirk Lauwers zou deze optie goedkoper en betrouwbaarder zijn. En – collega Van de Wauwer haalde het ook al aan – de intendant stond daar ook niet weigerachtig tegenover.

Hoe komt het dat de renovatie van de liften van de voetgangerstunnel zo lang op zich laat wachten? Want dat duurt ondertussen echt zeer lang. Welke inspanningen zullen er gedaan worden om snel werk te maken van deze broodnodige renovatie?

Is de piste van een kabelbaan onderzocht qua haalbaarheid en kostprijs? Indien niet, zal die nog grondig onderzocht worden?

Wat zijn de volgende stappen in de plannen voor de fietsverbinding over de Schelde? Hoe wordt er omgegaan met de negatieve adviezen die tot nu toe werden gegeven?

Wanneer zullen de fietspendelaars eindelijk kunnen rekenen op die betrouwbare verbinding?

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

Jos D'Haese (PVDA): Mijn vraag gaat over hetzelfde thema, namelijk de liften van de Sint-Annatunnel in Antwerpen, die al een tijdje dringend aan renovatie toe zijn. Die renovatie wordt sinds 2017 gepland door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Minister, onlangs is bekend geraakt dat er bij een tweede oproep opnieuw geen tweede aannemer is gevonden om die werken uit te voeren.

Die werken werden eerst als geheel als bestek in de markt gezet. Er werd geen aannemer gevonden. Er is nu een tweede ronde gedaan waar het bestek was opgesplitst in verschillende onderdelen. Men heeft opnieuw geen aannemer gevonden. AWV geeft nu aan dat het verschillende onderdelen van de restauratie nog verder uit elkaar zal trekken, en dat het de coördinatie zelf nog meer naar zich zal toe trekken.

Die liften wachten ondertussen op restauratie. En ondertussen is het gokken of je aan de overkant geraakt of niet, of eigenlijk niet, want er bestaat een app of website waar je kunt kijken of de liften wel of niet werken. Dat is allemaal heel leuk, maar het zou natuurlijk leuker zijn mocht je gewoon kunnen vertrekken zonder je zorgen te hoeven te maken over hoe je aan de overkant van de Schelde geraakt in de 21e eeuw.

Er is die heel grondige renovatie van de liften die moet gebeuren. Dat zijn heel grote werken. Maar daarnaast is er ook het lopende onderhoud en het herstel van kleinere mankementen aan de liften van de Sint-Annatunnel, die historische liften. Maar ik zal niet het debat van gisteren in de plenaire vergadering over historische liften overdoen, collega's. Maar het zijn ook mooie, historische liften, die af en toe, of zelfs vaak uitvallen. Ik hoor heel veel mensen, steeds meer mensen eigenlijk, die zeggen dat vroeger niet alles beter was. Maar in de tijd dat Imalso nog zijn eigen onderhoudsdienst had, werden de herstellingen veel sneller uitgevoerd. Sinds die dienst er niet meer is, merkt men steeds meer problemen.

Tegen wanneer zal het nieuwe bestek voor de renovatie worden uitgeschreven? Hebt u er vertrouwen in dat er dit keer wel aannemers gevonden zullen worden?

Op langere termijn en voor het onderhoud, zou er niet beter opnieuw een dienst worden opgericht voor het onderhoud en de herstellingen aan deze liften, die expertise kan opbouwen voor dit zeer specifieke werk, in plaats van afhankelijk te blijven van externe aannemers die altijd op zoek moeten naar onderdelen die van elders moeten komen of de expertise in huis moeten halen? Zou dat geen betere blik op de toekomst zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u, collega's, om aandacht te vragen voor de fietsverbinding tussen Linker- en Rechteroever.

Ik begin bij de laatste vragen over de restauratie van de Sint-Annatunnel van de heren Annouri en D'Haese. Na de mislukking van de eerdere pogingen om aannemers aan te stellen voor de volledige renovatie van de liften in de Sint-Annatunnel, heeft het Agentschap Wegen en Verkeer ervoor gekozen om het over een andere boeg te gooien en niet meer te gaan voor één enkele opdracht. Het wordt nu een gefaseerde opdracht met verschillende taken die onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd, zodat we niet telkens in een impasse zitten en er niets kan gebeuren.

De administratie zal de coördinatie van de werken op zich nemen. Ze heeft daarvoor een projectteam opgezet. Ze doet ook zelf voorbereidende werken en een deel van de studies. Het wordt een beetje opgedeeld en zo zullen de tunnel en de liften zo snel mogelijk worden hersteld. Het projectteam is samengesteld uit mensen met de nodige knowhow, met technische bagage, gespecialiseerd in vernieuwings- en renovatieprojecten. Er is uiteraard een projectmanager, die in samenspraak met de projectingenieur, de werfcontroleur en techniekers alles in goede banen leidt.

De vernieuwde aanpak van de renovatie- en restauratiewerken aan de Sint-Annatunnel heeft al geleid tot een aantal bestekken. Een aantal werken zijn opgestart. Een eerste reeks werken werd reeds op 24 maart gestart, waarbij het openingsmechanisme van zowel de kooi- als bordesdeuren van de liften een volledige renovatie krijgen. De openingsmechanismen van de eerste vier deuren op een totaal van tien, werden reeds vernieuwd. Deze werken zullen een zestal weken duren. Er zijn nog andere bestekken in de markt geplaatst om deze zomer te zorgen voor tal van werken.

Ik verneem van AWV dat verschillende, sterk gespecialiseerde aannemers in bepaalde onderdelen zich de laatste weken spontaan aanbieden. De gefaseerde aanpak werkt dus veel beter. We vinden de specifieke aannemers voor de specifieke deelopdrachten zeer goed, zodat het hele renovatieproject vlotter verloopt.

Alleszins hoop ik, en ik denk samen met eenieder hier in de commissie, dat deze nieuwe benadering haar vruchten zal afwerpen en dat we wel degelijk snel een

volledige optimale werking hebben van de liftdeuren en van de openingsmechanismen van de liften, zodat mensen daar niet meer moeten stilstaan of moeten vaststellen dat de liften andermaal niet werken.

Een tweede onderdeel heeft betrekking op de Scheldebrug, die heel wat emoties losweekt bij een heel aantal instanties. Op zich is dat misschien ook wel goed. Dat is een teken dat het ook allemaal leeft. Ik ga even terug in de tijd. Zoals de heer Van de Wauwer gezegd heeft, is er in het kader van het hele Oosterweelverhaal, de leefbaarheidsprojecten en het Toekomstverbond Antwerpen duidelijk vooropgesteld dat er een Scheldeverbinding moet zijn voor fietsers. We willen dat iedereen massaal naar de fiets grijpt, zeker ook tijdens de werken. Wat dat betreft, is het dus zeker goed om daar alle aandacht voor te vragen.

In het kader van het leefbaarheidsproject om een Scheldeverbinding te creëren, is er in opdracht van de Vlaamse Waterweg, dus onder mijn bevoegdheid, maar ook samen met de stad Antwerpen, een studie uitgevoerd. Die vond in april 2020 een aanvang. Het consortium SBE Omgeving heeft de verschillende mogelijke alternatieven onderzocht, telkens in functie van de mobiliteitsvoorwaarden, de nautische voorwaarden en de ruimtelijke voorwaarden. Dat zijn drie aspecten die van groot belang zijn. Op grond daarvan heeft men een aantal alternatieven onderzocht. En die alternatieven waren brugvarianten en tunnelvarianten. En uiteindelijk is men, ook in overleg met de intendant, die natuurlijk ook zijn licht op deze studie heeft geworpen, tot een voorkeursvariant gekomen, namelijk de brug zoals die tot nu toe werd gekozen.

Was dat een definitief eindverhaal? Neen, uiteraard moet er nog heel wat verder onderzoek gebeuren. Alleszins hebben we recent ook kennis genomen van het nautische advies van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) met betrekking tot de Scheldebrug, een advies dat op 24 februari 2021 finaal bekrachtigd werd door de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. Zij geven in hun advies aan dat een bijkomende constructie op de Schelde, zoals een Scheldebrug, potentieel een risico inhoudt en dat we natuurlijk te allen tijde moeten waken over het belang van de veiligheid en de continuïteit van de scheepvaart.

Ik denk dat iedereen het ermee eens is dat we moeten waken over die nautische veiligheid en de continuïteit van de scheepvaart. Dat is ook altijd gezegd in alle studies, dat dat alle belang en alle prioriteit moet krijgen. Maar met al die risico-beheersingsmaatregelen is ook al rekening gehouden bij de opmaak van de studie als dusdanig. De mitigerende maatregelen die gedefinieerd zijn door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, werden dus al mee opgenomen in de studies. Het gaat dus niet zozeer om nieuwe aandachtspunten en bezorgdheden, maar het zijn uiteraard wel aandachtspunten en bezorgdheden die in het vervolgtraject allemaal mee moeten worden opgenomen.

Ik hoor sommige collega's hier al zeggen dat de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit in het verleden een echte autoriteit was waar iedereen rekening mee hield, en zeker de ministers. Wel, ik houd ook wel degelijk rekening met hun opmerkingen en bevindingen. In de verdere studie rond de verdere uitwerking van de voorkeursalternatieven, die absoluut nog noodzakelijk is, zal dat zeker allemaal mee moeten worden opgenomen, en niet alleen van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, maar ook van alle andere experts en dergelijke.

We zijn op dit ogenblik nog niet bezig met de omgevingsvergunning als dusdanig. Daar zal dus sowieso nog heel wat inkt over vloeien en bijkomend onderzoek over gebeuren.

Zowel collega Van de Wauwer als collega Annouri vragen hoe het zit met de andere varianten. Wat met de tunnelvariant of de kabelbaanvariant? Ik heb inderdaad ook

in een aantal persberichten gelezen dat er nu de suggestie wordt gedaan van een kabelvariant. Die zat niet mee in de studie die door SBE en Omgeving is gebeurd. Zoals ik al zei werd daar echt gefocust op diverse brugvarianten en op diverse tunnelvarianten. De kabelbaan was daar niet aan de orde. Mocht men straks van oordeel zijn dat dat ook onderzocht moet worden, dan bekijken we dat verder, ook in overleg met de stad Antwerpen en De Vlaamse Waterweg. Alleszins is dat tot nu toe niet aan bod gekomen. Het is aan de diverse partners om zich daar straks over te buigen, om te kijken of er ook over die kabelvariant verder onderzoek moet worden gevoerd. Het zat alleszins niet opgenomen in het advies van de intendant, die toch mee waakt over de achttien leefbaarheidsprojecten in het kader van het Toekomstverbond.

Collega Annouri had de specifieke vraag wanneer de fietspendelaars eindelijk kunnen rekenen op een betrouwbare verbinding. Ik vind dat een heel terechte vraag, een terechte bekommernis, collega Annouri. Maar u begrijpt dat ik mij vandaag niet specifiek kan laten vastpinnen op een welbepaalde datum of eindpunt. Alleszins is het de bedoeling om over de voorkeursvariant waarvoor gekozen was in december 2020, de verdere onderzoeken en studies te laten plaatsvinden. Normaliter zouden deze studies tegen het einde van het jaar afgerond moeten worden, en moeten we dan bekijken hoe het hier verder moet, en in welke mate we dan zo snel mogelijk kunnen zorgen voor een effectieve, betrouwbare verbinding voor de fietspendelaars. Tot nu toe kan ik u geen specifieke datum geven, maar we blijven wel ten volle inzetten op de tunnelrestauratie van de Sint-Annatunnel, zodat die optimaal kan worden gebruikt.

Ik hoop dat we zo snel mogelijk meer duidelijkheid krijgen over de voorkeursvariant die gekozen werd. Ik hoop uiteraard ook dat daar straks een volledig draagvlak voor is, met alle prioriteit voor de nautische keten. Maar er moet natuurlijk ook draagvlak zijn, want als er een project wordt uitgeschreven waar geen draagvlak voor is, heeft het natuurlijk ook geen meerwaarde. Laten we eerst de bijkomende studies voor de voorkeursvariant afwachten, om dan te kijken waar we staan.

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Collega Annouri stelde het heel juist. Het is belangrijk dat er goede en betrouwbare Scheldeverbindingen zijn voor de fietsers in Antwerpen. Met betrouwbare bedoelen we dat er verbindingen zijn waarop fietsers op elk moment van de dag, te allen tijde kunnen rekenen. Indien een verbinding niet bruikbaar is, zoals met die Scheldebrug vaak het geval zal zijn, moeten er voldoende andere alternatieven zijn: de voetgangerstunnel, de fietserstunnel, de veerdienst. En dat is het probleem dat we nu ook al zien. Collega D'Haese haalt heel terecht de problemen van de liften aan in de voetgangerstunnel. Ik stel daar ook al sinds 2018 vragen over. Ik had voor de voorbereiding van deze vraag ook even een oplistijng gemaakt met die hele chronologie. Ik ga daar nu niet verder op ingaan, want we zijn al laat op de avond.

Ik was wat sceptisch toen ik de eerste keer hoorde over de nieuwe aanpak, waarbij er echt kritisch zou worden gekeken naar hoe de tunnel kon worden gerestaureerd. Maar er gaat nu tenminste iets vooruit, en ik ben heel blij om dat te horen.

Die betrouwbaarheid is er niet en die zal er met die brug ook niet zijn. Wij hebben nu opnieuw heel felle kritieken gekregen en gehoord op die fietsersbrug. Ik blijf nog altijd wat op mijn honger zitten. Ik kreeg geen duidelijk antwoord op mijn vragen. Vooral die 'Wat nu?'-vraag blijft door mijn hoofd spoken. U zegt dat dit nog geen eindverhaal is en dat er nog onderzoeken gebeuren. Maar wat zal er nu eigenlijk wel en wat zal er niet worden onderzocht? Want u sprak enkel over verder onderzoek op die voorkeursvariant. U zegt dat er aan drie cruciale zaken is getoetst

en dat alle opmerkingen gekend zijn. En toch komt de toezichtscommissie nu met kritieken. U zegt dat die al zijn meegenomen. Dat lijken mij toch zaken die we niet naast ons konden neerleggen. U plant nu heel duidelijk om door het oranje licht te varen, terwijl die autoriteit het licht heel duidelijk op rood zet.

Minister, ik wil u heel duidelijk vragen niet alleen maar die voorkeursvariant verder te onderzoeken, maar ook andere alternatieven. U zegt dat als de partners dit willen, jullie die kabelbaanpiste kunnen onderzoeken. Als de partners dit willen? U bent de bevoegde minister. Ik hoop dat u dat ook expliciet kunt vragen. Het is een vraag die ik hier als parlamentslid heel expliciet aan u wil stellen, een vraag vanuit het parlement. Ik denk dat de collega's zich daar ook wel bij aansluiten. Het is een vraag naar een onderzoek over die kabelvariant als alternatief op die tunnel. Want u zegt dat er kritiek is gekomen op een extra constructie over de Schelde. Dat zou niet het principe van de constructie zijn. Hoe ik het las, waren er heel duidelijke kritieken tegen deze specifieke fietsersbrug.

Minister, neem uw verantwoordelijkheid. Zult u die vraag stellen, ja of nee? Want u zegt heel terecht dat het draagvlak voor zulke grote projecten enorm belangrijk is. Maar het is net dat draagvlak dat ik vandaag volledig mis bij die Scheldebrug. U hebt in mij alvast een partner om mee uit te kijken naar alternatieven.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik waardeer dat.

Ik heb drie opmerkingen of vragen. Eén, u hebt uitleg gegeven over het projectteam en de manier waarop er nu wordt gewerkt rond de renovatie van de liften: met die verschillende 'saucissonering' en ervoor zorgen dat de experts daarmee werken. Ik ben heel even uit de vergadering gevlogen vanwege een slechte verbinding. Ik weet dus niet of u al hebt gezegd of er daarvoor een timing was voorzien. Weet u al wanneer de renovatie van de liften gedaan zou zijn? Dat is op korte termijn natuurlijk het meest cruciale. Mensen snakken daarnaar en willen dat de liften werken. Ze willen ervan gebruikmaken. Dat is cruciaal. Is er een concrete timing? Zo kunnen we aan de mensen die dit nu volgen, zeggen: 'Dán zou het gedaan moeten zijn.' Ik vraag dus naar de verwachte datum. Dat is een eerste vraag.

Twee, er komen onderhandelingen over de opmerkingen die worden meegenomen en de tracés die nu voorliggen. Ik begrijp u ergens wel. Waar ik voor pleit – en ik denk collega Van de Wauwer ook, ik heb hem goed begrepen, en collega D'Haese ook –, is ervoor te zorgen dat de fietser een makkelijke verbinding heeft van de ene kant naar de andere. Een kabelbaan, laten we eerlijk zijn, die moet ook 's nachts functioneren. Er moet permanentie zijn. Daar moet dan ook op worden ingezet. Aan elk van die trajecten zijn voor- en nadelen gekoppeld. Ik wil u nu niet zeggen dat er één zaligmakend antwoord op is. Maar ik weet wel dat men toch op zijn minst die verschillende aspecten naast elkaar moet kunnen leggen en zeggen, tegen iedereen die mee aan tafel zit: 'Oké, jongens, waar gaan we nu mee verder? Wat is de goede keuze?' Ik wil dus niet zeggen dat het gemakkelijk is. Maar ik denk wel dat de juiste partners rond de tafel moeten zitten. Mijn tweede vraag luidt dan ook: zal de Fietsersbond of Fietsberaad Vlaanderen bijvoorbeeld, worden meegenomen als inputgever, als groep van mensen die mee kunnen nadenken over die verdere onderzoeken? Zij kunnen hun input geven, uiteraard los van de nautische belangrijke bezwaren.

Mijn laatste vraag is een puur praktische. Ik weet niet of u daar meteen op kunt antwoorden. Als die brug er zou komen, is een van de doembeelden en bezorgdheden die nu leven dat die regelmatig zal openstaan en dat men er dan niet over zal kunnen. Is het bijvoorbeeld een optie om het scheepvaartverkeer op die manier in te richten dat je op voorhand al weet dat in de spijtstijden, als mensen

terugkomen van het woon-werkverkeer, die brug er altijd zal zijn en dat je op die manier het scheepvaartverkeer zult sturen? Zo kun je ervoor zorgen dat die brug altijd op vaste momenten openstaat. Dan weet je dat, dan weet je dat elke dag opnieuw. En dan zijn dat zekerheden in plaats van een steeds veranderende factor. Is het überhaupt een optie om op die sturende manier te werken? Is dat mobiliteits-sciencefiction of niet?

Ik ben benieuwd naar uw antwoord. Ik dank u.

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

Jos D'Haese (PVDA): Voorzitter, minister, voor de toelichting rond de renovatie had ik dezelfde vraag als de heer Annouri in verband met de timing. Het is de bedoeling om deze zomer te starten. Kan dat worden aangehouden? Hoelang zouden de werken duren? Wanneer zou alles rond zijn?

Minister, als ik me niet vergis, hebt u niet geantwoord op mijn vragen over het onderhoud en herstel van de tunnel tijdens het gebruik. Zou het niet goed zijn om opnieuw een dienst op te richten die gespecialiseerd is in de tunnel? Een dienst die de tunnel en de liften kent? Die gemakkelijk het herstel en onderhoud kan doen? Wat denkt u daarvan?

Ik ga me even mengen in de discussie over de brug. Minister, het wordt wel kras. De mensen die onder de brug moeten varen, zijn niet enthousiast. Ze zijn carrément tegen. De fietsers, vertegenwoordigd door de Fietsersbond, zijn evenmin enthousiast. Nu hoor ik dat zelfs uw coalitiepartner niet enthousiast is. Ik vind het goed dat de heer Van de Wauwer zich daar eerlijk over uitspreekt. In het Antwerpse stadsbestuur is Vooruit niet al te enthousiast. Ik vraag me af waar het draagvlak is. Ik zie geen draagvlak, behalve bij een aantal projectontwikkelaars. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat de brug een prestigeproject is. Er wordt nog weinig nagedacht over het praktisch nut, vooral omdat het een prestigeproject is dat men absoluut wil voor de ontwikkeling van bepaalde zones.

We hadden het over een gemakkelijke verbinding voor fietsers tussen Linker- en Rechteroever. Daarvoor moeten we volgens mij terug naar het veer dat is aangelegd tijdens de werken. Het heeft tot nu toe jammer genoeg een lage frequentie. Men kan er slechts om het half uur op rekenen. De werken voor de renovatie van de tunnel zijn nog niet gestart. Dat gaat nog even duren. Tot dan zitten we met liften die om de zoveel tijd uitvallen. Het veer vaart maar om het half uur, op weekdagen gaat het maar tussen 7 uur 's ochtends en 6 uur 's avonds. Kunnen we daar niet meer in investeren, zodat het een hogere frequentie krijgt? Kunnen we geen extra schip inzetten, zodat ze elkaar kunnen afwisselen? Dan krijgen we een hoogfrequentveer: om de tien minuten in de spits, en later op de avond, zeker tot 9 uur. Zo krijgen we een volwaardige verbinding voor fietsers en mensen met een rolstoel of kinderwagen om van Linker- naar Rechteroever te gaan.

Ook aan de Kennedytunnel in het zuiden van Antwerpen, wat houdt ons tegen om daar een hoogfrequentveer in te leggen? Zelfs als we eruit geraken of we een kabelbaan, een brug of een tunnel willen, dan gaan de werken nog jaren duren. Ondertussen zitten we met dat belachelijk klein liftje van de Kennedytunnel dat naar boven en naar beneden moet en waar men met vier of vijf fietsen in geraakt, voor een belangrijke verkeersweg voor fietsers. Waarom investeren we niet in een hoogfrequentveer om mensen van Linker- naar Rechteroever te brengen? Dat hoeft geen jaren te duren om te ontwikkelen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): De Fietsersbond is zelf met een alternatief gekomen voor de Scheldebrug. Het is toch wel duidelijk dat die betrouwbare

fietsverbinding over de Schelde noodzakelijk is in het kader van dat Oosterweel-dossier? Het is duidelijk dat de gekozen oplossing onder vuur ligt, niet alleen bij ons, maar ook bij enkele andere fracties.

Collega's, het is al herhaaldelijk gezegd, de fietsersbrug zal niet altijd toegankelijk zijn. Ze zal niet alleen hinder opleveren voor de scheepvaart, maar 28,5 dagen per jaar zal ze niet beschikbaar zijn. In Antwerpen denkt men dat men daar altijd zal kunnen over rijden, maar dat is een duidelijke misrekening. Alternatieven moeten verder worden onderzocht. Maar ik wil me aansluiten bij collega D'Haese: wij zijn ook van mening dat de goedkoopste en beste oplossing een veerdienst is. Dat is een vierde van de kostprijs van de Scheldebrug, en het zou altijd ter beschikking staan indien de frequentie zou kunnen verhogen en men het veer meer zou kunnen bemannen. Er is ook een zekerheid voor het scheepvaartverkeer en de veiligheid. Bovendien kan men hier eenvoudig via een aannemingsovereenkomst een uitbesteding doen met private ondernemingen om tegen de beste voorwaarden en kwaliteit de veerdienst te garanderen.

Laat ons eerlijk zijn, ik denk dat een kabelbaan niet echt het mooiste zicht is en tevens afhankelijk is van ons nukkige klimaat. Bij een panne ligt die baan volledig plat. We kennen dat allemaal van de skivakanties. En net zoals bij de binnenvaart denken wij dat een veer een ecologisch en bovendien economisch gunstig verhaal is. De Vlaamse overheid kan volgens ons haar geld beter gebruiken voor haar prestigieuze ambitie van de Vlaamse Veerkracht dan een dure, nutteloze brug over de Schelde aan te leggen. Wij denken dat een veer alleen een win-winsituatie zal opleveren. Ik vind het dan ook vreemd, minister, dat daar niet echt naar gekeken wordt. Ik sluit me in dezen aan bij collega D'Haese.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, bedankt voor de vele bijkomende vragen.

Mijnheer Annouri, wat de restauratie van de Sint-Annatunnel betreft, hebt u wellicht een aantal aspecten gemist. En dan zijn er ook de bijkomende vragen van de heer D'Haese. Ik heb daarnet al gezegd dat het project gefaseerd wordt. Dat werkt klaarblijkelijk veel beter. Alles blijft onder het projectteam van het Agentschap Wegen en Verkeer. Dat zijn allemaal mensen met gespecialiseerde technische kennis. Er zijn nu ook aannemers die zich specialiseren in bepaalde onderdelen. Zij komen zich spontaan aanbieden om er toch maar voor te zorgen dat de restauratie van de liften zo snel mogelijk kan gebeuren.

Ik heb ook gezegd dat de eerste werken op 24 maart 2021 zijn gestart aan de openingsmechanismen voor vier van de in totaal tien te renoveren liftdeuren. Dat zou zes weken duren. Die werken zijn nu wel heel even onderbroken voor de periodieke onderhoudswerken die aan de roltrappen gebeuren. Die eerste vier deuren zouden voor de zomer klaar zijn. Tegelijkertijd zijn nu andere bestekken lopende, waarna men in de zomer 2021 wil overgaan tot de uitvoering.

Ik kan u vandaag geen einddatum geven wanneer alles opgeleverd zal zijn en alles perfect zal werken. Op dat vlak moet ik u een beetje op uw honger laten. Maar het projectteam van het Agentschap Wegen en Verkeer vindt dat deze gefaseerde aanpak veel beter werkt. In het verleden heeft men twee keer een poging ondernomen om het grootste werk in zijn totaliteit aan te besteden, maar toen vond men geen aannemers. Nu verloopt dat heel wat beter. We hopen dat die liften zo snel mogelijk optimaal werken en kunnen worden gebruikt.

De Scheldebrug komt in aanmerking als een van de leefbaarheidsprojecten. Een vlotte Scheldeverbinding is noodzakelijk. Dat kan inderdaad via verschillende alternatieven. Dat kan via een veer, een tunnel, een kabelbaan of een brug. Bij

een brug heeft men dan ook nog verschillende varianten. Men kan een brug hebben die op en neer gaat, die openklapt enzovoort.

Men heeft daar een heel proces doorlopen in samenspraak met de stad Antwerpen en De Vlaamse Waterweg, onder supervisie van de intendant. In het kader daarvan werden een aantal alternatieven onderzocht en heeft men, rekening houdend met beleving, veiligheidsgevoel, omgeving, mobiliteit en nautische aspecten, tussen alle onderzochte varianten gekozen voor de brugvariant. Die brug kan omhoog voor het scheepvaartverkeer en is dan, uiteraard, niet toegankelijk voor fietsers, maar, als hij op reguliere hoogte is, is hij wel toegankelijk voor fietsers en zorgt hij zodoende voor een goede verbinding van de ene oever naar de andere oever.

We kunnen nu twee dingen doen. We kunnen de gekozen voorkeursvariant verder in onderzoek laten, zoals eigenlijk ook al beslist was. We gaan dan bekijken hoe dat perfect matcht met alle mogelijke opmerkingen, zeker ook met de opmerkingen van de GNA om te allen tijde een stremming van de scheepvaart te voorkomen. We kunnen dat verder laten onderzoeken.

Maar men kan ook zeggen – en ik zeg dat als een loutere hypothese – dat we, ondanks die studie naar de varianten, vinden dat het terug naar af moet, dat we de input van de werkbanken en van alle andere partners in het kader van de studie die tot nu toe is gevoerd, niet meer relevant vinden, dat we dus terug naar af gaan en bijkomende onderzoeken gaan doen. Dat is een mogelijkheid, maar weet dan wel, collega's, dat we verder verwijderd zijn van een mogelijke oplossing. Want we kunnen telkens wanneer een hele reeks varianten zijn onderzocht, terug naar af gaan en zeggen dat we nog eens alle andere varianten moeten onderzoeken, maar dan zullen we finaal nooit landen. Daarom ben ik persoonlijk eerder voorstander van datgene wat tot nu toe is afgeklopt.

In december hebben we in samenspraak met de werkbanken en met alle andere partners ervoor geopteerd om te gaan voor die brug, weliswaar wetende dat er nog een heel aantal issues moeten worden opgelost. Laat ons daaromtrent verder onderzoek doen, om hopelijk zo snel mogelijk te kunnen landen en zo snel mogelijk die oeververbinding te hebben. Het alternatief is om helemaal opnieuw te beginnen, maar dan zal het nog iets langer duren. Ik denk dat we beter even vasthouden aan ons plan, ervoor zorgen dat we zo snel mogelijk die bijkomende studies hebben en uiteraard ook weer opnieuw hoe alles kan matchen met datgene wat de permanente commissie inzake de nautische aspecten heeft opgemerkt. De opmerkingen, die tot nu toe opgenomen waren in het verslag van 14 februari, zijn al allemaal behandeld in de alternatieve studie die finaal in december 2020 zijn einde heeft gekend.

Mijnheer D'Haese, u zegt dat u absoluut wilt dat er toch nog een veervariant wordt onderzocht. Ook dat is dan opnieuw een variant. Ook dat betekent dat alles weer on hold komt te staan en dat we weer moeten gaan bekijken of een veer meer potentieel zou kunnen bieden. Hetzelfde geldt voor de kabelbaan. Opnieuw, dat is terug naar af en naar een nulscenario gaan, waarbij we in plaats van een stap vooruit een stap achteruit zetten. Ik zeg opnieuw dat ik daar opnieuw een overleg over wil opzetten, maar ik zie op dit ogenblik weinig argumenten, buiten een aantal persberichten en het verslag van 24 februari van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart – de elementen die daarin stonden waren al mee opgenomen –, ik zie vandaag niet onmiddellijk argumenten om te zeggen dat we terug naar af moeten en alles opnieuw bestuderen. Maar ik zal er opnieuw met de andere stakeholders over in overleg gaan, opnieuw met de werkbanken en met de intendant over aan tafel gaan zitten. Vindt men straks toch dat het hele onderzoek weer van voren af aan moet gebeuren, mij niet gelaten, maar het zal dan opnieuw nog wat langer duren vooraleer we finaal een variant hebben.

Ik hoop dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord, maar ik ben er mij ook heel erg van bewust dat het zeker niet de laatste keer zal zijn dat we het daarover zullen hebben in deze commissie.

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, dank u voor het opnieuw uitgebreid verder ingaan op alle bijkomende vragen. Ik weet dat de Scheldeoververbinding inderdaad is overgehouden als een van die leefbaarheidsprojecten, maar nogmaals, dat kan op verschillende manieren. Die verbinding moet worden gerealiseerd, want we willen niet dat dat leefbaarheidsproject in het gedrang komt, maar dat geldt natuurlijk ook voor al die andere leefbaarheidsprojecten. Als we nu kijken naar het budgettaire plaatje van die Scheldebrug, zoals die nu voorligt, dan zal het niet anders kunnen dat er mogelijkwijze andere leefbaarheidsprojecten gaan sneuvelen. Wat we kunnen doen, is de voorkeursvariant verder onderzoeken, of andere varianten onderzoeken. U zegt dat we dan terug naar af gaan. In alle eerlijkheid, ik wil ook dat het vooruitgaat, maar het gaat om een beslissing op lange termijn, en ik heb liever dat we alle pistes toch onderzoeken en dan de juiste keuze maken. De financiële impact van die Scheldebrug zal immers enorm groot zijn, niet alleen met de realisatie nu, maar ook nog eens de komende jaren. Het gaat over 30 miljoen euro die er de jaren nadien nog eens extra zou bij komen, dacht ik. Dat zijn toch grote kosten.

Er is inderdaad geen alleenzaligmakend antwoord op de vraag hoe we die verbinding moeten realiseren, maar ik vraag wel om elk alternatief te onderzoeken en niet enkel vast te houden aan die voorkeursvariant. Dit lijkt alsof ik de grote verdediger ben van die kabelbaan. Dat klopt ook niet. Ik wil gewoon zonder vooringenomenheid alles verder onderzoeken. U maakt historisch veel werk van investeringen in fietspaden en fietsveiligheid, ook samen met lokale overheden. Ik hoop dus ook dat u hier verder werk van kunt maken, dat er snel een oplossing kan worden gevonden, zodat Antwerpen vooruit kan. Dan heb ik het niet over vooruitgaan met een landmark, maar wel over de Antwerpse fietsers, opdat zij die betrouwbare verbindingen tussen de linker- en de rechteroever zouden hebben.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, dank u voor uw antwoord, dat alweer uitgebreid was. Ik denk dat u over één ding zeker gelijk hebt: dit zal inderdaad niet de laatste keer zijn. En over andere dingen misschien ook. Als het over die brug gaat, is de situatie vandaag dat er een voorstel voorligt, dat heel wat mensen zich zorgen maken, ontevreden zijn, misschien aan de alarmbel trekken, dat ze zich afvragen of men op dat en dat en dat heeft gelet. Dan heb ik er wel een beetje moeite mee, en vind ik het oneerlijk, als ik dan te horen krijg dat dat alles nog eens een keer kan worden herbekeken, maar dat het dan wel vertraging oploopt. Het is dus ofwel snel gaan en zorgen dat er iets ligt, maar dat misschien niet ideaal is, ofwel terug naar af gaan, en dan zal het langer duren. Ik zou liever hebben dat men snel vooruitgaat met een goed gedragen idee, waarin al die dingen worden meegenomen. Ik vind het dus een beetje een valse tegenstelling. Het is eigenlijk ook niet leuk voor de mensen die nu terecht vragen hebben en een goede oplossing willen in Antwerpen, en ook niet eerlijk tegenover hen, dat men dan zegt dat, als we dat doen, ze zichzelf eigenlijk 'in 't zak zetten' – om het in het Antwerps te zeggen – en dat ze er dan zelf voor zorgen dat ze wat langer moeten wachten. Dat klopt niet en dat signaal mag ook zeker niet worden gegeven.

Het laatste is nog niet gezegd over de brug en de alternatieven daarvoor. Ik denk echt dat we met open vizier moeten kunnen kijken naar de best mogelijke situaties.

Wat die liften betreft die op dit moment worden gerenoveerd: ik snap dat, maar ik vind het echt wel een jammerlijk antwoord dat er op dit moment geen timing kan

worden gegeven. Dat is immers echt wel iets dat op dit moment heel sterk leeft, en dat zorgt voor heel veel frustratie bij heel veel mensen, die op dit moment maar één ding vragen, namelijk dat ervoor wordt gezorgd dat ze daar kunnen gebruik van maken. Dat is al jarenlang miserie in Antwerpen. Echt, het lijkt in Antwerpen moeilijker om van de Rechteroever naar Linkeroever en omgekeerd te gaan dan pakweg om het vliegtuig naar Brussel te nemen, om iets stouts te zeggen. Dat is dus gewoon absurd. Dat kan gewoon niet. Het zou anno 2021 in een stad evident moeten zijn dat je dat gewoon kunt doen. Niemand begrijpt dat. Een timing ter zake hebben zou dus zeer goed zijn. Ik begrijp dat u geen timing wilt geven, omdat u die niet kunt geven en mensen geen blaasjes wilt wijsmaken, maar dat blijft een ongelooflijk pijnlijk iets. Ik denk dat we zo snel mogelijk helderheid moeten geven aan de Antwerpenaar en dat er zo snel mogelijk betrouwbare liften moeten zijn. Ik dring er echt op aan bij u om daar daadwerkelijk gehoor aan te geven en dat zo snel mogelijk in orde te brengen.

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

Jos D'Haese (PVDA): Om een minder pijnlijke vergelijking te gebruiken dan die van de heer Annouri: we slagen erin om een helikopter te laten vliegen op Mars, maar niet om de Antwerpenaar van Linker- naar Rechteroever te krijgen, en dat is toch wel echt opmerkelijk in de 21e eeuw.

Het is inderdaad spijtig ... (*onverstaanbaar*) ... Minister, ik heb ook de indruk dat mijn vraag over die dienst niet duidelijk was. Het zijn twee verschillende zaken. Er is de renovatie nu, en ik begrijp heel goed het proces daarrond, maar daarnaast is er het onderhoud en het herstel van die liften op een lange termijn. Dat wordt op dit moment telkens opnieuw aan externe aannemers gegeven, en dat loopt altijd vertraging op. Mijn vraag is dus heel duidelijk: kunnen we daar niet opnieuw, zoals Imalso dat vroeger had, een eigen technische dienst voor hebben, die de liften kent? Ik zal dat dan nog eens op een ander moment vragen.

Minister, u zegt dat er een heel proces doorlopen is. Dat is zo. Maar als het resultaat van dat proces geen goed idee blijkt te zijn, dan lijkt het mij gewoon alleen maar goed bestuur om dat toe te geven en alternatieven te onderzoeken. U zegt dat er weinig elementen zijn om nu opnieuw te studeren, maar ik heb daarnet het lijstje gemaakt. Er is eigenlijk niemand die nog enthousiast is over dit idee. Dan is de vraag waarom we het verderzetten. We hoeven daarvoor niet verder van huis te zijn.

Voor een veer hoef je geen heel lange studies te doen. Toen in 2017 de werken, die nu nog altijd niet gestart zijn, aangekondigd werden, is er onmiddellijk een veer ingelegd aan de Sint-Annatunnel van linker- naar rechteroever. We hebben heel veel ervaring met veren. Langs de Schelde en langs de Rupel, overal hebben we er. Dat is twee pontons bouwen en twee schepen huren, en je hebt een veer. Dat heeft geen jarenlange infrastructuurwerken nodig. Dat heeft geen uitgebreide studies nodig. Ik zeg niet dat het er morgen kan liggen, maar het is een kwestie van weken of maanden. Dat kan op die manier snel perspectief geven. Het kan een verbinding geven. En dat geeft dan rustig de tijd, als we echt nog willen nadenken over bruggen of tunnels, of voor mijn part kabelbanen, om dat te onderzoeken, in plaats van die druk die er nu achter zit.

Wat de heer Van de Wauwer daarnet zei, vond ik wel heel belangrijk. We hebben in Antwerpen jarenlang strijd gevoerd voor de overkapping van de ring en voor de leefbaarheid van Antwerpen. Daar is een budget uit gekomen van 1,25 miljard euro, als ik me niet vergis, voor leefbaarheidsprojecten rond de Antwerpse ring. Dat is het resultaat van 20, 25 jaar strijd in Antwerpen. Ik heb heel veel schrik dat we nu 200 miljoen euro uit die pot gaan halen voor een brug waar niemand om vraagt, die een prestigeproject is geworden waar men eigenlijk tegen wil en dank

mee aan het doorgaan is, en dat dat geld uit de pot wordt gehaald en dus niet meer kan gaan naar de leefbaarheid rond de ring, waar we nu net in moeten investeren. Daarom vind ik dat vandaag de zaak redelijk voor de hand liggend is: investeer in een veerdienst. U hebt trouwens niet geantwoord op de vraag over de veerdienst van Sint-Anna. Een hoogfrequent veer aan Sint-Anna en een hoogfrequent veer aan de Kennedytunnel, dat is niet zo duur en niet zo moeilijk. We kennen dat. Dat kan perspectief bieden.

En voorzie centen vanuit de pot van de leefbaarheidsprojecten voor leefbaarheidsprojecten, want daar dienen die voor.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over wachttijden bij rijopleidingen en -examens
– 2888 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Collega's, begin dit jaar heb ik de minister al eens bevraagd over de stand van zaken van de wachttijden van de rijopleidingen en rijexamens. Ondertussen denk ik dat de collega-volksvertegenwoordigers ook wel bevraagd en bezocht, of toch ten minste opgebeld, zullen zijn door de grotere actoren op het terrein in verband met de wachttijden die zich nu manifesteren, zowel voor de opleidingen als voor de examens.

Coronamatig hebben we niet het geluk gehad om een en ander te kunnen versoepelen in die werkzaamheden, net als in alle andere werkzaamheden. En het ziet er niet naar uit dat we al onze eitjes in de vaccinatiemand gaan moeten leggen om terug te kunnen gaan naar een soepelere en normalere manier van samenleven en werken. Straks zitten we ook weer met de vakantieperiode. Er heerst dus nogal wat ongerustheid over de wachttijden die, naar men mij vertelt, nu zijn opgelopen tot zes maanden en langer. Dat heeft veel gevolgen. We hebben daar al over gediscussieerd en we zullen daar ongetwijfeld nog verder over discussiëren.

Minister, krijgt u ook dezelfde signalen? Hoe kijkt u daar zelf naar?

De wachttijden beginnen nu toch wel aanzienlijk te worden. En gezien de periode die nog voor ons ligt, gaan we die niet direct kunnen verlichten. Dat gaat zich dus nog wat blijven opbouwen. Ziet u pragmatische oplossingen om tegemoet te kunnen komen aan een versnelling van de opleidingen en de examens? Hoe ziet u de perspectieven voor die wachttijden?

Ziet u eventueel nog bijkomende maatregelen om de sector verder te ondersteunen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen, mijnheer Van Miert. We krijgen hier inderdaad heel wat bezorgde reacties op, over mensen die te lang moeten wachten om hun rijexamen te kunnen afleggen of over die lange wachttijden. Een kandidaat die vandaag een afspraak wil maken bij een rijexamen centrum voor een rijbewijs categorie B, zal normaliter eind september een afspraak kunnen hebben. Maar dat hangt natuurlijk een klein beetje af van examen centrum tot examen centrum.

Het volgen van rijlessen in een rijopleiding varieert natuurlijk een beetje van rij school tot rij instructeur. We horen dat iedereen daar in principe vanaf augustus

of september 2021 terecht kan. In sommige gevallen kan dat pas vanaf november 2021. Alles hangt af van de flexibiliteit die ze daar aan de dag willen leggen. Als een kandidaat enkel na 17.00 of zo les kan volgen, is dat natuurlijk moeilijker dan wanneer hij dat ook tijdens de kantooruren kan. De flexibiliteit van de persoon in kwestie speelt natuurlijk ook mee.

Dit heeft natuurlijk te maken met de sluitingsperiodes ingevolge de coronacrisis. Er zijn twee sluitingsperiodes geweest en die hebben een enorme impact op de wachttijden gehad. Tegelijkertijd was er het probleem dat een aantal examens niet konden plaatsvinden omdat de examinerator zelf ziek was of in quarantaine zat. Ook dat heeft voor vertragingen gezorgd. We hebben de examencentra en de verstrekkers van de rijopleidingen, waar dat iets minder een rol heeft gespeeld, alleszins gevraagd alle flexibiliteit aan de dag te leggen. We horen soms de vraag waarom het bijvoorbeeld niet kan om het examen op zaterdagochtend of -middag af te leggen. We overleggen met de sector over meer flexibiliteit, zodat de achterstand zo snel mogelijk kan worden weggewerkt. Tegelijkertijd is het belangrijk dat bijkomende examineratoren worden aangeworven. Dat is daarstraks al even aan bod gekomen. We moeten ervoor zorgen dat er meer examens kunnen worden afgenomen.

Mijnheer Van Miert, wat de bijkomende maatregelen betreft, hebt u misschien al vernomen dat ik alleszins al de opdracht heb gegeven de geldigheid van het theorie-examen in de tijd te verlengen. In principe zouden de drie jaar geleden afgelegde examens normaliter op 30 september 2021 vervallen. We zullen dit sowieso tot het einde van het jaar verlengen. Sommigen vragen zich af waarom dat niet meteen tot de zomer van volgend jaar kan gebeuren, maar hier zijn natuurlijk voorlopige rijbewijzen aan gekoppeld. Dit al te lang laten duren, is niet goed voor de veiligheid. We zullen dit alleszins tot het eind van dit jaar verlengen.

Ik heb federaal minister Gilkinet informeel gevraagd dit ook met de rijbewijzen te doen. We zullen de formele stappen nog zetten, maar hij heeft alleszins laten weten dat hij hier oren naar heeft en hierop wil inzetten. Zo kunnen we voorkomen dat de geldigheid van de voorlopige rijbewijzen en van de theoretische rijexamens verloren gaat.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is duidelijk dat we op die flexibiliteit zullen moeten blijven wijzen. Ik stel veeleer pragmatische oplossingen voor. De grote discussie over de rijexamens en de rijopleidingen zal zich zeker nog meer dan eens manifesteren in deze commissie, maar het is in elk geval goed dat de verlenging in de tijd van de rijexamens en de rijbewijzen wordt afgeklopt en dat er ruimte wordt gelaten om het een en het ander zijn beslag te geven. Dat zal waarschijnlijk na de zomer gebeuren, maar we moeten er alles aan doen om ervoor te zorgen dat de achterstand niet verder oploopt. Ook in de toekomst zullen mensen nog vakantie nemen, misschien iets meer dan we tot nu toe hebben gekund. We moeten er in ieder geval voor zorgen dat de wachttijden nu aan hun maximum zitten en niet verder zullen uitlopen.

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 gunning van de Mobiliteitscentrale – 2891 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, we hebben het in deze commissie al verschillende keren gehad over de gunning van de Mobiliteitscentrale. Die centrale zal in het kader van de basisbereikbaarheid onder andere instaan voor het boeken van de ritten van het vervoer op maat, zoals we dat ondertussen kennen, zij het dan nog niet in de praktijk.

Na de gunning zou de opdrachtnemer 21 dagen de tijd krijgen om een gedetailleerd plan van aanpak uit te werken. Er zouden ook tests in het najaar komen om dan op 1 januari 2022 officieel van start te gaan met de basisbereikbaarheid. Die centrale is daar een cruciaal onderdeel van. Op 1 april stelde ik daarover al de vraag hoe het met de gunning stond. Toen zei u dat het nog niet afgerond was en u hoopte na de paasvakantie meer te kunnen vertellen. U hebt er toen ook op gewezen dat er sowieso een standstillperiode zou gelden, zodra de regering de beslissing zou nemen. U hebt toen ook nog eens duidelijk gesteld dat u vasthoudt aan de inwerkingtreding van het Decreet Basisbereikbaarheid en de uitrol van al de nieuwe openbaarvervoersplannen op 1 januari 2022, altijd onder voorbehoud natuurlijk.

Ondertussen heb ik – dat stond nog niet in de schriftelijke vraag – via een gunstige wind een brief van het departement Mobiliteit onder ogen gekregen. Die werd gestuurd naar de Diensten voor Aangepast Vervoer (DAV's), die momenteel al instaan voor het vervoer van onder andere rolstoelgebruikers. Daarin staat duidelijk dat ze vanaf 1 januari in principe niet verder ondersteund zouden worden via dat compensatiedecreet, enzovoort, dat de Mobiliteitscentrale een stukje van hun werk gaat overnemen en dat er ondertussen bestekken worden opgemaakt – dat zou voor mei zijn staat in de brief – voor de contractering van vervoerders. Ik neem aan dat de DAV's daar dan uiteraard aan kunnen meedoen.

In de brief stond een zin: tegen 1 januari moet er nog heel veel gebeuren en er kan bijgevolg ook heel wat mislopen, bijvoorbeeld in het kader van de aanbestedingsprocedures voor de Mobiliteitscentrale of de contractering van de voertuigen voor vervoer op maat. Daarom wordt er ook nagedacht over een noodoplossing indien er in de loop van 2021 problemen zouden ontstaan, enzovoort. Men vraagt dan eigenlijk aan de DAV's – want men ziet dit als een mogelijke noodoplossing, dus een tijdelijke verderzetting van hun activiteiten binnen het bestaande kader – of ze bereid zijn om mee te werken aan een eventuele noodoplossing voor de verderzetting van hun activiteiten. Dat smaakt natuurlijk wat wrang. Aan de ene kant is dat goed, want dat betekent dat ze heel goed werk doen. Aan de andere kant weten ze nog niet hoe de bestekken er gaan uitzien, of ze er aan gaan kunnen voldoen, of ze hun werk wel gaan kunnen verderzetten. U weet dat wij hun werk wel een warm hart toedragen omdat zij toch op een bijzondere manier werken met die mensen met een zorgnood. Wij hopen toch dat zij ook in dat hele kader van de Mobiliteitscentrale en basisbereikbaarheid hun weg zullen vinden. We waren daarover toch wat verontrust.

Is de Mobiliteitscentrale ondertussen gegund? Indien ja, welk bedrijf heeft het dan binnengehaald? Om welke redenen? Indien de Mobiliteitscentrale nog niet gegund werd, wanneer gaat dat dan wel gebeuren?

Wanneer gaan die 21 dagen precies beginnen te lopen om die tijdlijn verder uit te werken, ook bijvoorbeeld voor de testfases? Dus, wat is de verdere timing en planning?

Worden er eventueel nog bijkomende initiatieven genomen om te garanderen dat de Mobiliteitscentrale op 1 januari operationeel zal zijn? Indien dat niet mogelijk is, welke beslissingen gaat u dan verder nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Brouwers, voor uw vragen.

Inderdaad is er de actualiteitswaarde. Ik heb tot nu niets gecommuniceerd vanwege de standstillperiode waar u uitdrukkelijk naar verwijst, maar ik moet helaas zeggen dat ik vandaag nog niet heel veel kan vertellen, omdat de standstillperiode verlengd is.

Ik wil u toch een en ander verduidelijken: op 2 april is er inderdaad in de Vlaamse Regering een beslissing genomen rond de gunningsprocedure van de Mobiliteitscentrale. Aan die beslissing werd onmiddellijk een standstillperiode gekoppeld waarbinnen de verschillende aanbieders in de procedure de mogelijkheid hebben om de beslissing van de Vlaamse Regering, die uiteraard alleen betekend is aan de betrokken instanties, aan te vechten.

Wel, ik moet jullie helaas medelen dat wij inmiddels kennis hebben van een schorsingsprocedure bij de Raad van State wegens uiterst dringende noodzakelijkheid. Dat is vandaag, of zelfs al eerder, ook zichtbaar op de griffie van de Raad van State. Dus ik denk dat de acute actualiteitswaarde daar vandaag wel degelijk voor aan de orde is.

Dat betekent dat er nu een verlenging is van de standstillperiode, en dat ik jullie niet kan medelen aan wie er al dan niet een gunning werd toegewezen bij de beslissing van de Vlaamse Regering op 2 april. Tegelijkertijd had men een procedure kunnen indienen bij de Raad van State tot en met dinsdag laatstleden, maar het kan zijn dat er ook nog andere procedures aanhangig zijn gemaakt. Het is aan de griffie van de Raad van State om dat aan ons te betekenen. Zij zijn niet gebonden aan een welbepaalde datum. Men kon tot en met dinsdag via aange tekende brief een procedure aanhangig maken bij de Raad van State.

We hebben nu kennis van één procedure. Dat betekent ook dat er onmiddellijk heel wat weken bij komen. Er zijn in deze commissie meermaals vragen gesteld rond het halen van de timing. Ook vandaag vraagt mevrouw Brouwers of de timing van 1 januari nog haalbaar is. Ik moet helaas, na overleg met onze administratie, tot de conclusie komen dat 1 januari 2022 door deze procedure bij de Raad van State niet langer haalbaar is. U zult begrijpen dat, als de Raad van State niet overgaat tot schorsing, wat we pas na een aantal weken of na uitputting van die procedure zullen weten, dat sowieso nog heel wat weken in beslag neemt. We kunnen de gunning vandaag niet sluiten, dus die hele timing komt in het gedrang.

Misschien roept dat bij een aantal mensen de vraag op naar welke datum de timing wordt opgeschoven. Ook daar kan ik vandaag nog geen antwoord opgeven, omdat ik niet weet wat de Raad van State straks zal beslissen in het kader van de procedure die nu aanhangig is gemaakt, en omdat ik niet weet of er ook nog andere procedures aanhangig worden gemaakt. Het enige wat ik vandaag formeel kan medelen is dat de timing van 1 januari 2022 niet wordt gehaald.

Mevrouw Brouwers, u vraagt aan wie de opdracht potentieel gegund zou zijn, en u vraagt naar het gedetailleerde implementatieplan. U begrijpt dat ik daar niet op kan antwoorden. Dat kan ik vandaag niet, en ook volgende week niet. Dat kan ik pas weten als er formeel een uitspraak is van de Raad van State. Alleszins staat mijn administratie op dit ogenblik wel klaar om alle mogelijke stakeholders in kennis te stellen. Dat is allemaal heel recent nieuws. Alleszins zullen alle voorzitters van de vervoerregio's en de mensen van De Lijn, van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) in kennis worden gesteld. Uw bekommernissen zijn ook de mijne. Er is het verhaal van de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV) en de Diensten aangepast vervoer. Ook daarrond zullen we onmiddellijk in actie schieten zodat niemand uit de boot valt. Men weet dat de huidige regeling verlengd moet worden. Dat wijzigen we voorlopig niet op 1 januari 2022.

Het spijt mij enorm dat ik dit moet meedelen, maar we kunnen daar niet op terugkomen. Het is natuurlijk het recht van eenieder om zijn rechten uit te putten voor diverse instanties. Maar het betekent wel degelijk dat de timing niet langer haalbaar is.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, bedankt om er mij attent op te maken dat er een actualiteitswaarde was. Als ik deze vraag volgende week zou stellen, was het waarschijnlijk toch al in de media geweest.

Dit is erg slecht nieuws, ik denk dat we het zo moeten zeggen. Maar dat is een beetje het risico dat je altijd hebt met dit soort procedures. Er is uiteindelijk heel veel mee gemoeid, en ik kan mij voorstellen dat de concurrenten proberen om alle mogelijkheden uit te putten om toch eventueel hun slag thuis te halen. Dat is nu eenmaal zo, zo werkt ons rechtssysteem. Het is jammer dat het daardoor uitgesteld zal worden.

Er waren al vragen van collega's die vonden dat die datum sowieso moeilijk haalbaar zou zijn. Ik denk dat het wel had gekund, maar dat het vrij nipt was. We zullen zien wanneer er al dan niet een schorsing wordt uitgesproken door de Raad van State, maar u zult nu al een beetje moeten nadenken, want er komt sowieso een nieuwe opstartdatum. Welke marge denkt u daar te nemen? Het is natuurlijk kort dag, maar het is misschien wel belangrijk om daar vrij snel duidelijkheid over te scheppen naar al die stakeholders. We weten nu al dat het niet 1 januari zal zijn, maar het maakt wel een verschil of het dan 1 maart, 1 juni of 1 september 2022 wordt.

Het heeft ook wel een voordeel: het geeft de opportuniteit om een aantal zaken nog wat beter uit te werken, wat grondiger. Ik denk bijvoorbeeld aan de tarieven, waar nog heel grote onduidelijkheid over is: zullen die verschillen over al die regio's heen? Het lijkt mij belangrijk dat er al wat duidelijkheid is over die tarieven, in functie van de bestekken. Daar stel ik mij echt vragen bij. De bestekken worden in de markt gezet voor het vervoer op maat. Is het dan niet aangewezen dat men ook al zicht heeft op de tarieven die zullen gelden, of net niet? Hoe ziet u dat? Ik denk dat daar momenteel nog heel veel onduidelijkheid over is. Dit geeft ons de tijd om dat allemaal wat verder uit te werken.

Maar ik vind het persoonlijk slecht nieuws, want we blijven dus voor een stukje met een onzekere periode zitten, zeker op dit moment. Ik hoop dat u vrij snel een nieuwe datum kunt prikken. We hopen dat u en uw administratie de concrete gevolgen snel duidelijk maken voor iedereen die erbij betrokken is. Maar dat kunt u op dit moment nog niet doen, want het is nog te recent. Ik dank u.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, dit is het moment waarop het leuk lijkt om in de oppositie te zitten, maar het is eigenlijk helemaal niet leuk. Wij hebben er maanden voor gewaarschuwd dat die timing te strak zat en gevraagd om dit uit te stellen. Dat bleek niet nodig. We hebben maanden gezegd om een plan B klaar te houden voor het geval het niet lukt. Ook dat bleek niet nodig. Als we daar iets over zeiden, was dat een motie van wantrouwen tegenover uw administratie en iedereen die daar overal mee bezig was. Maar dat was het natuurlijk niet. Dat kwam net vanuit de bezorgdheid dat we dit soort situaties zouden tegenkomen. Want dit is nu de eerste tegenslag sinds we die discussies hebben, en het spel zit meteen op de wagen. De timing wordt niet gehaald en alles moet worden uitgesteld.

Ik vind dat geen voorbeeld van goed bestuur om die timing manu militari te willen aanhouden. Ik heb dat hier al een aantal keer gezegd. Vandaag wordt duidelijk dat dat effectief geen goed bestuur is, denk ik.

Ik heb daar twee vragen bij, minister. Het is misschien geen vraag maar eerder een oproep: neem nu de tijd. U zegt dat u nog niet weet wanneer dat wel zal ingaan. Ik neem aan dat u zult moeten bekijken hoelang dat allemaal zal duren. Maar neem nu de tijd om die hervorming opnieuw te bekijken, om een aantal keuzes te heroverwegen, en om ervoor te zorgen dat we niet van de ene in de andere vertraging sukkelen. Maar ik vraag ook om die hervorming te heroverwegen, want het zijn niet alleen de trams in Antwerpen waar er problemen zijn. Er zijn heel veel haltes en lijnen waaraan moet worden gesleuteld. Neem de tijd om uw coalitiepartners er bijvoorbeeld van te overtuigen om te investeren in openbaar vervoer.

Dan heb ik ten tweede nog een concrete vraag. U zegt dat u nu alle partners zult aanschrijven, en uiteraard is De Lijn daarin de belangrijkste. Ik had al een aantal keren in de commissie gevraagd naar die deadline bij De Lijn van 15 maart, maar ik heb daar nooit een antwoord op gekregen. Ik heb wel gezien dat mevrouw Schoubs diezelfde deadline van 15 maart in een interview heeft herhaald. En dat was eigenlijk het point of no return voor De Lijn om de dienstverlening langer te laten uitbreiden en langer door te laten lopen na 31 december 2021. Ze zei toen ook meteen dat ze misschien wel naar een oplossing konden zoeken. Mijn vraag is of u al contact hebt gehad met De Lijn, en hoe flexibel zij zijn. Want dat betekent dat zij personeel langer in dienst zullen moeten houden bij belbuscentrales, bij leerlingenvervoer. Dat is allemaal niet niks. Hoe zit dat met het point of no return van 15 maart? Hebt u er al gesprekken over gevoerd of dat mogelijk toch verder kan lopen?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ook bij ons is er helemaal geen leed-vermaak, minister, integendeel. Het is inderdaad jammer. Maar u kunt niet zeggen dat we u niet gewaarschuwd hadden dat er wel eens problemen zouden kunnen opduiken. Was het niet met deze mobiliteitscentrale, dan was het misschien wel met iets anders geweest. Dat gebeurt namelijk vaak met zaken die toch heel wat veranderingen en dergelijke behelzen. Het was ergens te denken.

Enkele weken geleden is hier ook besproken dat de VVSG het voorstel had gelanceerd om zelfs negen maanden uitstel te vragen. Dat is dan gereduceerd naar zes maanden. Zou het misschien niet interessant zijn dat u inderdaad meteen die termijn vooropstelt, zodat er effectief rustig kan worden verder gewerkt, zodat er ook duidelijkheid is binnen de vervoersregio's waarop men kan verder werken? Ik denk bijvoorbeeld aan de Hoppinpunten en dergelijke meer. Is het niet aangewezen om ineens die termijn wat vooruit te schuiven en ineens ruim genoeg te nemen, zodat we niet opnieuw voor verrassingen komen te staan?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik heb niet meer gehoord wat de collega's gezegd hebben, maar dit is alleszins geen goed nieuws. Voor een plan B hebben we u al heel vaak gewaarschuwd; het was misschien wel goed om een plan B achter de hand te hebben mocht niet alles lopen zoals gepland. Ik weet niet of u rekening had gehouden met juridische procedures, maar ze zijn er nu. Ik kon net op uw Twitteraccount ook lezen dat u, in afwachting van een uitspraak van de Raad van State, geen verdere timing of verdere stappen kunt aankondigen.

Alleszins lijkt dit mij niet zo evident. Zoals ik het zie, zal men het huidige systeem dan op de een of andere manier moeten depanneren, en dan kijken we naar De Lijn. Dus ik vraag ook of u al contact hebt gehad met De Lijn. Maar ook daar is dat niet zo evident, want alles is eigenlijk voorzien voor budgetten voor vervoer op maat, en niet meer voor budgetten van belbussen. Ik weet niet of dat technisch allemaal zo simpel is, maar ik zou alleszins zo snel mogelijk werk maken van een plan B. Hebt u De Lijn al dan niet al gecontacteerd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Het is al meermaals in deze commissie aan bod gekomen. Ik heb in het verleden ook al meermaals de vraag gekregen om de zaak uit te stellen. Ik heb dan altijd gezegd dat er geen objectieve criteria waren om te zeggen dat het niet haalbaar was. Integendeel, ik heb altijd aan de administratie gevraagd of we alles zouden halen. We wisten dat er nog heel wat werk was. Er waren onder meer de bestekken van het vervoer op maat, de bestekken van de flexbussen, de bestekken van alle deelmobiliteit en dergelijke meer. Maar uiteraard staat en valt alles ook met de Mobiliteitscentrale als dusdanig. We hebben het hier op 18 maart en ook begin april in de commissie gehad over het al dan niet halen van de timing. Wel, als de gunning had kunnen worden gesloten volledig conform hoe het was uitgezet, dan haalden wij onze timing wel, werd mij verzekerd door de diverse instanties.

Het is natuurlijk heel gemakkelijk om te zeggen dat dit geen teken van goed bestuur is en dergelijke. Mijnheer D'Haese, u speelt daar gewoon uw rol als oppositiepartij, maar ik vind dat u hier toch correct moet blijven. Het is nu niet dat we altijd voor 200 procent rekening moeten houden met het verhaal dat er in een gunningsprocedure naar de Raad van State wordt gestapt en er een procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid wordt opgestart om een schorsing te verkrijgen. Dan kun je ook zeggen dat we finaal niets doen. Dan zullen we ook geen stap vooruit zetten. Dan laten we alles maar op zijn beloop, terwijl achter de schermen heel wat mensen heel wat werk hebben verricht: alle lokale besturen, alle vervoerregio's, alle betrokken administraties. Ik ben er altijd in blijven geloven dat we de timing zouden halen, mee gesteund door alle andere partners die dat ook verzekerden.

Nu is er een schorsingsprocedure bij de Raad van State. Wat daar finaal het gevolg van zal zijn, weet ik niet, maar ik weet wel dat ik nu gemakkelijk minstens zes tot acht weken tijd verlies in dat verhaal en niet meer in april kan starten met de implementatie, maar dat het ten vroegste ergens in juni zou gebeuren, louter in de hypothese dat er geen finale vernietiging komt. En dat weet ik op dit ogenblik nog niet, vandaar dat ik vandaag ook nog geen besluit kan nemen.

In het verleden hebben een aantal instanties, waaronder de VVSG, inderdaad gevraagd om het uit te stellen. Er moest toen nog veel werk gebeuren, zoals de bestekken en dergelijke. Er was zeker ook de vraag van de tariefintegratie, waar mevrouw Brouwers terecht naar verwijst. Maar we hebben toen in consensus beslist om toch vooruit te gaan. Negen maanden uitstellen, naar september 2022, vind ik persoonlijk geen goede optie. Iedereen weet wat een drukte een nieuw schooljaar altijd teweegbrengt. Dan een nieuw plan uitrollen, vond ik geen goede zaak. De VVSG heeft dan finaal gezegd: 'Oké, dan geen negen maanden, maar zes maanden.' Ik kan vandaag nog niet zeggen welke datum we straks voor ogen hebben, omdat dat finaal zal afhangen van wat de Raad van State gaat beslissen. En het zal er ook van afhangen of er ook nog andere instanties naar de Raad van State gaan. Dat weet ik vandaag niet. Daar zal ik over drie of vier dagen waarschijnlijk meer zicht op hebben. Alleszins weet ik dat er nu een schorsingsprocedure wegens dringende noodzakelijkheid is gestart bij de Raad van State en dat we dus sowieso gemakkelijk zes tot acht weken vertraging kunnen hebben.

Ik kan u vandaag dus helaas nog niet meegeven, collega's, wat de mogelijke datum van uitrol is. Ik zal u dat kunnen geven op het moment dat we weten wat de Raad van State heeft beslist en hoe we dan verder kunnen. Ik heb alleszins wel gevraagd om al die stappen die op de rails staan, verder te zetten. Laat ons verder werken aan de bestekken. Laat ons verder werk maken van de tariefstructuur en

dergelijke. Alleen is dat nu allemaal in de wetenschap dat het niet op 1 januari 2022 zal zijn dat het hele decreet basisbereikbaarheid kan worden uitgerold.

Mijnheer D'Haese, u zegt nu dat het heel gemakkelijk is, dat we alles maar moeten weggooien, bij onze basismobiliteit moeten blijven en alles bij het oude moeten laten. Dat ga ik zeker niet doen. Wij gaan volop verder inzetten op de weg die we ingeslagen zijn, met name de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. We zullen blijven voortwerken om alles in goede banen te leiden en om zo snel mogelijk een nieuwe datum te kunnen geven. Uiteraard zal ik die ook aan de commissieleden communiceren op het moment dat ik daar zicht op heb. Maar vandaag kan ik dat helaas nog niet meegeven. Spijtig, maar het zij zo.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Dank u voor de bijkomende antwoorden. Het loont dus om op een donderdagavond nog lang in een commissievergadering te zetelen. De collega's die nog altijd aanwezig zijn, zijn dan ook meteen op de hoogte van het eigenlijk wel slechte nieuws. Maar ik denk dat u gelijk hebt, minister: we moeten gewoon voortwerken aan het plan zoals het voorlag. Het plan B zal inhouden dat alles een stukje zal opschuiven in de tijd. We weten nu nog niet hoelang juist, maar dat belet niet dat alle stakeholders kunnen voortwerken. Ooit komt het er immers, daar gaan we toch van uit. Het decreet is goedgekeurd, dus het moet uitgevoerd worden. Iedereen kan nu iets meer tijd nemen om iets grondiger te werken. Maar ik zou gewoon aan hetzelfde tempo doorwerken, zodat we toch in de loop van 2022 het nieuwe systeem in werking kunnen stellen. Maar ja, alleszins bedankt voor het antwoord.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg met de Nederlandse partners over de sneltram Hasselt-Maastricht – 2899 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik ga afsluiten in Limburg. De afgelopen weken hebben we weeral via de media een aantal verontrustende berichten over de sneltram Hasselt-Maastricht kunnen vernemen. Dit keer kwamen de berichten vanuit Nederland, van de wethouder van Maastricht, die aan zijn gemeenteraad had laten weten dat hij zich ernstige zorgen maakt over de sneltram, vooral dan wat het tracé in Hasselt betreft, waar volgens de Nederlandse partners afgesproken is dat de aanpassingen niet mogen leiden tot vertraging, tot meerkosten of tot verlies van reizigerspotentieel aan Nederlandse zijde.

In die raadsbrief heeft die wethouder ook gezegd dat het moeilijk is om rond dit thema met de Vlaamse partners aan tafel te komen en naar oplossingen te zoeken. Daarom zou er op dat moment – begin april was dat – ook een brief vertrokken zijn naar u, als bevoegd minister, met de vraag om meer duidelijkheid en opheldering te krijgen.

Ondertussen hebben we gisteren ook nog andere verontrustende berichtgeving via de media kunnen vernemen. Die ging dan vooral over de kostprijs van het project. U hebt met de Nederlandse partners rond de tafel gezeten, ook met alle partners. Uit de startprijzen van de offertes zou blijken dat die een heel stuk – een kwart volgens de media – hoger liggen dan begroot is.

Minister, hebt u een brief van de stad Maastricht en de provincie Nederlands Limburg ontvangen over de sneltram? Zo ja, wat was de inhoud en wat is uw reactie erop?

Welk overleg heeft er de afgelopen tijd plaatsgevonden tussen u, De Lijn, Maastricht en de provincie Nederlands Limburg? Hoe verlopen die gesprekken?

Zijn er met de Nederlandse partners afspraken gemaakt over de tracéwijziging in Hasselt? Zo ja, welke?

Hoever staat het met de gunningsprocedure en het onderzoek naar de tracéwijziging in Hasselt? Zal de vooropgestelde timing nog steeds gehaald kunnen worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Robeyns, voor uw vragen. Samen met u heb ik een en ander in de pers mogen lezen, zowel in Het Belang van Limburg alsook in De Limburger. Wat dit betreft wil ik zeker ook alle transparantie aan de dag leggen en op uw vragen ingaan.

Ik heb inderdaad een brief ontvangen van de stad Maastricht. Die is hier op het kabinet toegekomen op 2 april. Die is ook via email toegekomen. Die zat in mijn mailbox terwijl ik hier samen met jullie in de commissievergadering zat. Met name op 1 april is die brief mij ook gemaïld. Ik had mijn mailbox die dag niet meer volledig kunnen traceren, maar ik heb alleszins de dag nadien de brief wel uitgebreid in de pers mogen lezen. Wat dit betreft, vind ik dat je, als er een dispuut is, als er een geschil is, daar niet onmiddellijk mee naar de pers moet lopen, maar dat je een dergelijk geschil eerst aan de vergadertafel moet oplossen. Vandaar heb ik onmiddellijk het initiatief genomen om een vergadering te beleggen. Ik had een vergadering belegd op 9 april, maar dat kon niet voor de Nederlandse collega's. Uiteindelijk is er dan wel op 19 april een overleg geweest, waar ik nog op zal terugkomen.

De brief gaat voornamelijk over het tracé op het grondgebied van Hasselt. In de brief geeft men vanuit de Nederlandse collega's aan dat het tracé dat in Hasselt wordt gekozen, geen administratieve en financiële gevolgen mag hebben voor Maastricht of voor de afspraken die zijn opgenomen in de addenda bij de kaderovereenkomst die in 2014 met Maastricht gesloten is. Met andere woorden vraagt Maastricht daar een financiële compensatie. Zij vragen de terugbetaling van de compensatie die zij hebben betaald naar aanleiding van de scopewijziging op Nederlands grondgebied. Zij vragen tevens een schadevergoeding van 150.000 euro per maand voor elke mogelijke vertraging. Voor alle duidelijkheid: dat schrijven is geprotesteerd, aangezien wij van oordeel zijn dat er op dit ogenblik geen sprake is van schadeclaims.

Wat uw tweede vraag betreft: hoeveel overleg heeft er de afgelopen maanden plaatsgevonden en hoe verlopen die gesprekken? Er is tussen de partners een bestuurlijke werkgroep, waar enerzijds de stad Maastricht alsook het provinciebestuur in zit en aan Vlaamse zijde uiteraard De Lijn en ikzelf. Wij hebben tussen januari 2020 en eind januari 2021 zes vergaderingen gehad. De eerste twee vergaderingen in 2020 waren fysieke vergaderingen, nadien hebben we om begrijpelijke redenen via Teams een aantal vergaderingen gehad. De laatste vergadering, van 25 januari 2021, was schriftelijk afgehandeld. Daar zijn dus telkens heel wat dossiers besproken, alsook de vooruitgang zowel inzake de aanbestedingsprocedure als inzake de verdere onderzoeken die moesten plaatsvinden op Vlaams grondgebied.

Wat uw derde en vierde vraag betreft, wil ik al onmiddellijk meegeven dat de bedragen die ikzelf ook heb kunnen lezen, zowel in De Limburger als in Het Belang

van Limburg, niet stroken met de realiteit. Maar u weet – net zozeer als in het vorige dossier – dat ik ook in deze zaak omtrent de aanbestedingsprocedure, zowel inzake de tramtoestellen als inzake de infrastructuur en de stelplaatsen, niet veel kan zeggen, zolang de onderhandelingen niet zijn afgeklopt en de gunning niet finaal rond is. Ik kan u wel al formeel zeggen dat de bedragen die we in de kranten konden lezen, niet correct waren. Wie die bedragen daar gebracht heeft, is mij een raadsel. Door het feit dat ze niet correct zijn, spreekt dat dan misschien ergens ook wel voor zich.

We hebben alleszins samen met de Nederlandse partners altijd aangegeven dat er nog een haalbaarheidsstudie moest gebeuren in Hasselt, om te kijken hoe het tracé daar nu exact zal verlopen. Die haalbaarheidsstudie is intussen gefinaliseerd. Er zijn daarover tal van adviezen gegeven. Het is nu zaak om de volgende stappen te zetten. De Nederlandse projectpartners weten dat. Ook op het overleg dat we afgelopen maandag hebben gehad, heb ik het daar met hun nog eens duidelijk over gehad. Het is nu zaak om te kijken welke volgende stappen we zullen kunnen ondernemen. U weet dat, indien er rond de haalbaarheidsstudie en het tracé voorafgaandelijk iets finaal wordt afgeklopt, dat sowieso door de Vlaamse Regering zal moeten gebeuren. Het dossier kent zijn verder verloop.

Wat de gunningsprocedure betreft, onderzoeken De Lijn op Vlaams grondgebied en de Nederlandse partners op Nederlands grondgebied hoe het verder moet met die verschillende offertes en of men dan al dan niet kan gunnen. Ik kan u in ieder geval wel meegeven dat er voor beide, zowel infrastructuur als tramtoestellen, telkens maar één aanbieder is. Dat kan uiteraard wel wat impact hebben op enerzijds de kwaliteit en anderzijds de prijszetting. Los van de prijzen en dergelijke kan ik u vandaag nog niet meer meegeven, aangezien ook daar de procedure nog lopende is.

Ik hoop hiermee uw vragen te hebben beantwoord. Als er bijvragen zijn, dan hoor ik het wel. Ik dank u.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben het er absoluut mee eens dat je beter rond de tafel gaat zitten dan via de media berichten aan elkaar te sturen.

We zitten in een gunningprocedure. U verwijst naar de vorige vraag om uitleg, over de Mobiliteitscentrale. Ik hoop dat dit dossier niet hetzelfde verloop zal kennen.

U zegt dat er maar één aanbieder is. Ik moet weer voortgaan op wat we in de media hebben gelezen. Dan blijkt dat er oorspronkelijk drie consortia waren. Volgens wat we daar lezen, is de reden om af te haken het feit dat het dossier onzeker is, dat er onduidelijkheid bestaat en blijft bestaan. U zegt dat de haalbaarheidsstudie werd gefinaliseerd. Op eerdere vragen hebt u geantwoord dat de project-MER, de basis om te kunnen vertrekken, er midden dit jaar zou zijn. Zitten we dan nog altijd op schema om die tram in 2024 te laten rijden? Want dat was toch de vooropgestelde timing. Daarop hebt u mij nog niet geantwoord.

En wanneer zal dat tracé dan eindelijk definitief worden afgeklopt? Ik zeg niet dat dat alle schuld treft, maar als die lange onduidelijkheid en onzekerheid tot gevolg heeft dat potentiële consortia niet meer deelnemen en we maar één aanbieder hebben, die dan een zeer hoge prijs heeft, dan brengen we op die manier het project in het gedrang. En als er één ding is waarover geen enkele twijfel bestaat, dan is het dat hoe sneller dat traject gerealiseerd wordt, hoe beter. Daar moeten we absoluut voor zorgen. Het is hoog tijd dat we in Limburg eindelijk hoogwaardig openbaar vervoer hebben. Daarover wil ik geen onduidelijkheid laten bestaan.

Twee, ik heb u goed begrepen: de Nederlanders hebben een forse schadevergoeding geclaimd. In het bericht van De Wethouder heb ik gelezen dat zij beweren dat er afspraken zijn rond: geen meerkosten, geen vertragingen in reizigerspotentieel. Als ik het goed begrijp, zegt u dat die afspraken er niet zijn of dat er geen verlies van reizigerspotentieel is, dat er geen meerkosten zijn en dat het niet klopt dat de timing niet zou worden gehaald.

Alleszins, minister, ik kan alleen maar zeggen dat ik al die negatieve berichtgeving in de media betreurenswaardig vind. Dat is absoluut niet de goede manier om dit dossier tot een goed einde te brengen. Ik hoop alleszins dat dit alsnog tot een goed einde gebracht kan worden.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik had begrepen dat het Boulevardtracé al afgeklopt was in het begin van deze regeerperiode en dat iedereen daaraan vasthield. Ik dacht ook dat er al duidelijkheid en eensgezindheid was over de eindhalte in Hasselt, namelijk dat die gesitueerd zou worden ter hoogte van de Bampslaan. Die herinrichting van de Bampslaan zou ook kaderen in de volledige herinrichting van de stationsbuurt van Hasselt. Zoals we allemaal weten, wordt er in Hasselt gewerkt aan een masterplan, waarin dit alles mee opgenomen zal worden. Het doel daarvan is dat iedereen die gebruikmaakt van die lijn – of het nu Spartacus of een tram is – en afstapt aan de Bampslaan, onmiddellijk het gevoel heeft in de stationsbuurt te zijn en op een afstand van 400 meter het station ziet liggen, waar dan een bus of trein genomen kan worden.

Minister, met die wetenschap in gedachten, denk ik dat de scope van Hasselt behouden blijft en dat het station van Hasselt bediend blijft. Dat is wel iets heel anders dan wat men in Nederland voorstelt, met het station op een afstand van anderhalve kilometer van de nieuwe eindhalte, met de Maas als barrière. Op dat vlak wil ik toch wel een duidelijk verschil aangeven, namelijk dat Hasselt vasthoudt aan het station als eindpunt en dat de scope daar dus behouden blijft. Dat wilde ik toch nog even in de verf zetten.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. In dit dossier zijn er heel veel veronderstellingen, heel veel als'en en maar'en. Ik vind dat bijna al die veronderstellingen de verkeerde kant opgaan. Ik wil niet al te ver ingaan op die veronderstellingen, want dan zult u wellicht zeggen dat die niet zeker zijn en dat die nog bekeken moeten worden.

Ik wil wel even ingaan op twee feitelijkheden, op dingen die wel vaststaan. Mijn eerste opmerking gaat over het tracé in de Hasseltse binnenstad. Ik vind dat een heel troebel gegeven. Dat is niet enkel mijn interpretatie, dat is wat ik zie, lees en hoor bij vele mensen. Ongeveer een half jaar geleden, in oktober 2020, hebt u een studie besteld over het tramtracé in de binnenstad van Hasselt. U hebt toen laten weten dat die studie midden 2021 klaar zou moeten zijn. Wanneer zal die studie klaar zijn? Ik kan al inschatten wat er zal gebeuren, maar dat is dan ook weer een veronderstelling. In die studie zal wellicht geen heel duidelijke keuze gemaakt worden. Het zal dan wellicht weer overgelaten worden aan de politici om keuzes te maken. Dan staan we alweer verder van huis. Het lijkt wel een straatje zonder eind.

Minister, wanneer wordt die studie effectief opgeleverd? Wat zal er dan daarmee gebeuren? Wat zijn dan de volgende stappen?

Een tweede vraag gaat over het feit dat er zich nu blijkbaar nog maar één consortium ingeschreven heeft voor dit dossier. Ik stel dus vast dat de industrie

blijkbaar niet meer echt gelooft in een goede afloop van deze zaak, anders zouden meer consortia zich wellicht ingeschreven hebben. Er heeft zich dus slechts één consortium ingeschreven. Hoe staat u daartegenover? U kunt niets zeggen over prijzen, dat begrijp ik helemaal. Maar het is wat vergelijkbaar met het bouwen van een huis – voor velen wellicht herkenbaar. Als je aan een aannemer andere dingen vraagt dan vooraf werd afgesproken, dan zijn dat de zaken waaraan een aannemer of een consortium geld kan verdienen. Als nu inderdaad dat binnenstadtracé niet duidelijk is, en het wordt dan achteraf via een bericht van terechtwijzing ingevoegd, dan begrijp ik dat het consortium dan het voorrecht heeft om dat te doen en zijn prijs kan bepalen. Ik vind het dus allemaal heel troebel en heel onduidelijk. Ik vrees vooral ook dat de kosten – die nu al bijzonder hoog zijn – nog erg uit de hand zullen lopen. Minister, ik wil van u weten hoe u daar tegenover staat, dat bijkomende element buiten contract, namelijk het binnenstadtracé.

Ik wil nog een laatste vraag stellen. U zei zonet dat er van alles in de kranten heeft gestaan over wat collega Robeyns heeft gevraagd, wat niet allemaal klopte. Ik wil dus aan u vragen wat er niet klopte. Wat zijn zaken die manifest onwaar zijn maar de voorbije dagen wel in de kranten stonden over Spartacus en Lijn 1?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister en goede collega's, het minste wat je kan zeggen over de huidige stand van zaken, is dat er een probleem is op het vlak van vertrouwen. Dat er slechts één indiener is van een offerte, heeft alles te maken met de aanhoudende negatieve berichtgeving en ook met het feit dat men in het dossier al zolang aan het surplacen is, in een standstill staat. Daardoor hebben een aantal potentiële inschrijvers het zekere voor het onzekere gekozen en beslist er niet aan te beginnen.

Aan de andere kant, minister en goede collega's, blijf ik nog altijd heel sterk overtuigd van dat idee van hoogwaardig openbaar vervoer in Limburg, en dat door middel van drie Spartacuslimijnen. Ik denk dat Limburg daar ook absoluut behoefte aan heeft. Dat is ook het grote manco. Zeker bepaalde delen van Limburg zijn onvoldoende of zelfs niet ontsloten via het openbaar vervoer. De inter-Limburgse verbindingen zijn onvoldoende, evenals de lijnen richting de stations, om zo de verbinding te maken met Brussel en Antwerpen voor pendelaars en andere reizigers. Dat hebben wij hier onvoldoende. Daarop wilden wij een antwoord bieden via De Lijn, via een Vlaams initiatief. Dat was eigenlijk de basis van dat hele Spartacusproject.

Minister, ik zou de dingen nu procedureel laten verlopen zoals ze moeten verlopen. Maar ik was en ben nog steeds een sterke believer van het idee van hoogwaardig openbaar vervoer in Limburg. Ik wil vragen om hier ondertussen over na te denken en te onderzoeken of er geen alternatieven zijn, bijvoorbeeld een trambus, naar analogie met wat er bestaat voor die Spartacuslimijn 2 tussen Hasselt en Maasmechelen. Ik denk dat men hier, wat de kosten betreft, de zaken inderdaad weer onder controle krijgt.

De basis blijft uiteraard een vrije bedding. De basis is uiteraard ook het hele idee van de verknoping, het aanvoeren van potentiële reizigers via andere openbaarvervoersmodi. Dat moeten we alleszins overeind zien te houden. Ik zou dat alleszins nu ook laten onderzoeken en vooral niet het kind met het badwater weggooien, want ik vrees dat we anders inderdaad in een bepaald stramien gaan terechtkomen en voor dat scenario pas ik. Als de nood aan de man is, moet je ook met een open blik de situatie weer in ogenschouw durven nemen en nog altijd het waardevolle van het project erkennen. Dat staat nog altijd als een paal boven water. Ik denk dan aan eventuele alternatieven als een trambus, naar analogie met die Lijn 2, onder de voorwaarden die ik heb gesteld, namelijk een vrije bedding

en het idee van de verknoping, want dat is cruciaal om een modal shift te bewerkstelligen. Mensen laten de wagen enkel staan als ze op regelmatige basis en aan betaalbare tarieven een openbaarvervoersalternatief hebben.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik begrijp alleszins dat het traject in Hasselt klaar ligt en dat er dus ook kan worden verdergegaan. Ik begrijp dat u op dit moment inderdaad niet kunt spreken over de aanbesteding. Collega Danen, ik vind het goed geprobeerd van u om de minister uit te dagen om te weerleggen wat er fout is, maar ik denk dat de minister in de lopende procedure geen uitspraken kan doen.

Collega Keulen, ik denk dat het alternatief van de trambus een alternatief was om snel iets op te starten. Dat hadden we zes of zeven jaar geleden kunnen doen, om daar voorlopig al iets te laten rijden. Maar vandaag ligt onze ambitie bij het realiseren van die lightrail. Net zoals we destijds de problemen hebben aangepakt die zich voordeden bij de Wilhelminabrug in Maastricht, moeten we de problemen, als die zich vandaag voordoen, ook oplossen en ervoor zorgen dat we een snel en efficiënt vervoer hebben, via die lightrail, van Maastricht naar Hasselt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel collega's voor de vele bijkomende vragen. Ik hoop dat ik ze allemaal genoteerd heb.

Ik ga het eerst over de timing hebben. Mevrouw Robeyns, u vraagt of de timing nog haalbaar is. Ook collega Ceyskens wijst daarop. We willen een lightrail, dus de timing moet ook gerespecteerd worden. Voor alle duidelijkheid – en dat staat ook duidelijk in de brief van de Nederlandse collega's –, men gaat uit van een timing van exploitatie in 2026. Op grond daarvan geeft men vanuit Maastricht aan dat zij een exploitatie willen in 2026 en vindt men dat, als die timing niet gehaald wordt, een schadeclaim verschuldigd is. Het Nederlandse Rijk wil ook maar een budget ter beschikking stellen van Maastricht, als de exploitatie er in 2026 komt. Is die timing haalbaar? Ik hoop van wel, maar ik zeg ook 'hoop', ik zeg niet 'met 200 procent zekerheid'. Waarom niet? Omdat er nog heel wat moet gebeuren.

Het is inderdaad door een aantal collega's al terecht gezegd: er moet nog een omgevingsvergunning aangevraagd worden. We hebben het daarstraks al gehad over de Raad van State, maar we weten ook dat in het kader van omgevingsvergunningen meermaals mensen richting de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVb) stappen. We moeten ook nog heel wat onteigeningen realiseren: er moeten niet minder dan 294 grondinnames gebeuren. Kortom, we werken allemaal naarstig verder, dat hebben we ook gedaan met de aanbestedingsprocedure. U weet dat in mei 2019 de selectieleidraad gelanceerd was, dat wij vervolgens in navolging van die selectieleidraad drie bedrijven geselecteerd hadden waarmee verder onderhandeld werd. Op basis daarvan is er nu finaal, zowel voor Infra als voor de tramtoestellen, telkens één offerte ingediend. Veel meer kan ik daar verder niet over kwijt, dan dat men op dit ogenblik dus gaat kijken wat nu verder kan.

Mijnheer Danen, u zegt dat twee feitelijkheden vaststaan, ten eerste die studie midden 2021. Ik kan u verzekeren – ik dacht dat ik dat bij de eerste ronde al geduid had – dat die haalbaarheidsstudie voor het tracé klaar is. Mevrouw Moors schoof het hier al terecht naar voren als het boulevardtracé en ook in het regeerakkoord werd het voorgesteld. Ook alle andere mobiliteitspartners hebben er adviezen over gegeven. Met 'mobiliteitspartners' bedoel ik uiteraard onze administraties, alsook de stad Hasselt. In die haalbaarheidsstudie komen drie scenario's naar voren, natuurlijk gelinkt aan het boulevardtracé als dusdanig. Ik ga ze niet in detail aanhalen, want de haalbaarheidsstudie is een studie van een

kleine driehonderd bladzijden. Alleszins is er het scenario boulevardtracé 1, met een enkele richting over de hele kleine ring of boulevard. En er zijn twee andere scenario's met een dubbel spoor: een met een dubbel spoor in het noordelijk gedeelte en een met een dubbel spoor in het zuidelijk gedeelte. Dat zijn de drie mogelijke scenario's van het boulevardtracé.

Wat zijn dan de volgende stappen? Zoals ik daarstraks al zei: hiermee naar de Vlaamse Regering gaan, kijken hoe het nu verder moet inzake het tracé. Mevrouw Moors, ik ben het volledig met u eens dat dit misschien wel een kleine wijziging is van een tracé, maar dat dit geen wijziging is van de scope, zoals onze Nederlandse collega's graag zouden willen zien. Zij blijven dit beschouwen als een scope-wijziging, dit natuurlijk met de knowhow dat men in Maastricht wel al degelijk een scopewijziging heeft gedaan. U weet dat er in 2014, kort na het sluiten van de kaderovereenkomst tussen Nederlandse zijde en Vlaamse zijde, toen grote financiële, planmatige, majeure problemen zijn ontstaan aan Nederlandse zijde, problemen die finaal zijn opgelost door twee tussenkomsten van de Nederlandse Raad van State, de laatste keer eind 2018.

Dus als het gaat over de vertragingen inzake Spartacus, mijnheer Danen, dan hebben die heel veel te maken met een aantal elementen op Nederlands grondgebied. In 2014 is daar het hele verhaal on hold gezet tot eind 2018. Ik wil daar niet met de vinger wijzen maar die vertragingen zijn niet aan ons te wijten. Wij zijn naarstig blijven voortwerken.

In mei 2019 is de selectieleidraad goedgekeurd. Vervolgens is die haalbaarheidsstudie voor het boulevardtracé uitgewerkt. Die gaat binnenkort opnieuw richting Vlaamse Regering. Ik denk dat de bedenkingen van de heer Keulen ter zake terecht zijn. Men wil een hoogwaardig openbaar vervoer in Limburg en dat liever vandaag dan morgen, ongeacht of dat nu via een tram of een trambus gebeurt.

Voor Spartacuslimijn 2 heb ik zelf al gezegd dat we voor het dossier dat sinds 2016 volledig stilligt, een alternatief moeten onderzoeken. We willen daar de vlucht vooruit nemen met een trambus, uiteraard volledig in vrije bedding. Als het geen volledig vrije bedding is, dan mogen we het vergeten, en dan blijft het bij het bestaande. Dat willen we uiteraard niet, we willen dat hoogwaardig openbaar vervoer, ongeacht of dat dan een tram is met bovenleiding, een tram met elektrische voeding onderaan of een trambus. We moeten volop inzetten op het tracé, de vergunning aanvragen voor het tracé, zorgen dat die driehonderd kleine innemingen zo snel mogelijk gebeuren en nadien zo snel mogelijk de knoop doorhakken over het vervoermiddel dat daar finaal zal rijden.

We blijven voortwerken aan die haalbaarheidsstudie. Daar zijn heel wat serieuze bedenkingen over geformuleerd. U weet dat Spartacuslimijn 2 over het tracé tot en met Diepenbeek over eenzelfde traject loopt als Spartacus 1. We moeten nagaan hoe dat traject daar perfect kan worden afgestemd waarbij rekening moet worden gehouden met de voertuigkeuze. Onze administratieve diensten zijn daarover in nauw onderling overleg, en ook het Agentschap Wegen en Verkeer is daar nauw bij betrokken. Zij moeten immers waken over de doorstroming van onze wegen.

Kortom, we werken er hard aan voort. En wanneer er een beslissing moet worden genomen, dan doe ik dat liever aan de vergadertafel dan in de pers.

Mijnheer Danen, u vraagt wat er nu wel en niet klopt over wat in de kranten is verschenen. Ik zal niet in detail ingaan op wie wat heeft gezegd aan Nederlandse zijde. Dat laat ik voor hun rekening. Ik kan u wel zeggen dat de bedragen die zijn opgenomen niet stroken met de werkelijkheid. Ik kan u nu echter niet de juiste bedragen geven omdat ook daar de standstillperiode in het kader van de openbare aanbesteding loopt.

Is er een juridisch probleem met het feit dat men één consortium heeft ingediend, een voor traminfra en een voor tramtoestellen? We zijn bezig dit juridisch te analyseren maar volgens de administratie zou dat geen probleem zijn voor het verder sluiten van een gunning. Men kan daar dus mee verder maar men zal natuurlijk volop verder moeten onderhandelen en zeer goed moeten waken over de kwaliteit enerzijds en de prijssetting anderzijds. De prijzen liggen nu een pak hoger. Dat is de realiteit. We moeten ervoor zorgen dat ze niet nog verder de pan uit swingen.

Voorzitter, ik denk dat ik alle vragen heb beantwoord, maar we zullen nog meer dan eens op dit dossier terugkomen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan niet zeggen dat ik ben gerustgesteld, maar het dossier zal zeker nog terug aan bod komen.

Mijnheer Keulen, ik denk dat ik uw woorden zal gebruiken. De realisatie van het Spartacusproject, de hoogwaardige ontsluiting van onze provincie met het openbaar vervoer, is voor onze geloofwaardigheid als politici absoluut noodzakelijk. We kunnen het ons niet permitteren dit dossier niet tot een goed einde te brengen. We hebben al zo veel geïnvesteerd. Er zijn nog hindernissen die we moeten nemen, maar we kunnen het ons voor de geloofwaardigheid van ons allen niet permitteren dit niet te doen. Het is een warme oproep. We moeten allemaal ons gezond verstand gebruiken. We zijn het er allemaal over eens dat de Spartacusverbinding er al lang had moeten zijn. Dat betekent een ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer dat concurrentieel met de wagen is en dat van een knooppunt- en netwerkdenken uitgaat. Dit moet in het belang van alle Limburgers worden gerealiseerd, liever gisteren dan vandaag. Hindernissen zijn er om te worden overwonnen. Er is maar een manier om die hindernissen te overwinnen en dat is allemaal samen de krachten bundelen. Wat dat betreft, is dit nog eens een warme oproep.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.