

vergadering **C92**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 9 december 2021

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



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van een eventuele waterbom boven Vlaanderen zoals die in de zomer 2021 Wallonië heeft getroffen – 488 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de inschatting van de schade in Vlaanderen bij een waterbom – 489 (2021-2022)	5
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de implementatie van het nieuwe Taxidecreet en de realtimeregistratie die daarin is opgenomen – 623 (2021-2022)	12
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voorwaarden om een rijjschool op te richten – 692 (2021-2022)	16
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verschil tussen rijinstructeurs in dienst van een rijjschool en zelfstandige rijinstructeurs – 693 (2021-2022)	17
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over extra maatregelen voor het openbaar vervoer door de stijgende coronabesmettingen – 776 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen door corona bij De Lijn – 853 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de vierde coronagolf op het vervoersaanbod van De Lijn – 874 (2021-2022)	19
VRAAG OM UITLEG van Jan Laeremans aan Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over tweetalige publiciteit op de Ringtrambus – 786 (2021-2022)	26
VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over autokeuring op afspraak – 804 (2021-2022)	30
VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dringende herstellingswerkzaamheden aan het Schipdonk- en Leopoldkanaal – 852 (2021-2022)	34

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de belbuscentrale en het leerlingenvervoer – 855 (2021-2022)	36
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over watertaxi's in de vervoerregio's – 867 (2021-2022)	43
VRAAG OM UITLEG van Loes Vandromme aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de monitoring en het onderhoud van bevaarbare waterlopen door De Vlaamse Waterweg – 871 (2021-2022)	46
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject van Proximus en Fluviu om nutskasten om te vormen tot laadpunten – 878 (2021-2022)	51
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over agressie tegenover personeel van De Lijn en pachters van De Lijn – 880 (2021-2022)	53

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van een eventuele waterbom boven Vlaanderen zoals die in de zomer 2021 Wallonië heeft getroffen
– 488 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de inschatting van de schade in Vlaanderen bij een waterbom
– 489 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Goedemiddag iedereen. Dit is een vraag van een tijd geleden, maar doordat ze gekoppeld is werd ze naar vandaag uitgesteld. Ik denk dat het niettemin nog steeds actueel is. Als we bijvoorbeeld zien wat de regen ook in Poperinge veroorzaakt dan denk ik, minister, dat de regen die valt wel een bezorgdheid is, ook uw bezorgdheid, die de komende jaren aandacht vraagt.

De vraag komt er naar aanleiding van een krantenartikel over een studie waaruit bleek dat, mocht de waterbom die in Luik is gevallen in Vlaanderen plaatshebben, dit zou leiden tot twee miljard euro schade.

Terwijl Wallonië nog overeind probeert te komen nadat overstromingen er in juli een enorme ravage hebben aangericht, vraagt Vlaanderen zich dus af wat de gevolgen zouden zijn als dezelfde waterbom vandaag of morgen hier zou vallen.

Om die vraag te beantwoorden, minister, liet u enkele scenario's analyseren. Het artikel stelde dat u de conclusies 'eerder verontrustend' noemde. U stelde dat, als een vergelijkbare waterbom over heel Vlaanderen zou trekken, de schade op ongeveer twee miljard euro geraamd werd en er zouden honderdduizend mensen door het wassende water getroffen worden.

In het plausibelere scenario dat de extreme neerslag zich beperkt tot een of meerdere van de elf rivierbekkens die Vlaanderen telt, varieert deze schade natuurlijk.

Een waterbom boven het Benedenscheldebekken, dat zich uitstrekt van Gent tot Geel en van Antwerpen tot bijna in Brussel en waarin 69 gemeenten liggen, zou de zwaarste tol eisen. In het meest extreme scenario zouden de straten van Antwerpen blank komen te staan zoals in Luik deze zomer, zegt u.

Huizen en bedrijven zouden dan onderlopen en er zou niet alleen veel materiële schade zijn. Dat is de conclusie van Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder van De Vlaamse Waterweg, de overheidsinstelling die dit onderzoek coördineert.

Maar er is ook de economische schade van oogsten die verloren gaan en van bedrijven die niet meer kunnen werken. Er zijn ook simulaties die tonen dat er bijzonder kwetsbare instellingen binnen het bereik van het water liggen, zoals scholen, ziekenhuizen, rust- en verzorgingstehuizen, maar ook spoorwegen, tankstations en elektriciteitscentrales. Dodelijke slachtoffers worden er eigenlijk niet verwacht. Door het Vlaamse reliëf zou een stijging van het water hier natuurlijk veel trager gaan, maar dat betekent niet dat de schade niet even groot kan zijn.

De extreme weersomstandigheden, waarvan de wetenschap onomstotelijk heeft aangetoond dat ze aan de klimaatopwarming gelinkt zijn, zullen nog extremer

worden. Vooral in dichtbevolkte gebieden met veel economische activiteit, zoals Vlaanderen, zullen de kosten en de menselijke tol als gevolg daarvan snel oplopen.

De Vlaamse Waterweg werkt momenteel aan nog meer gedetailleerde modellen van de te verwachten impact. Dat is een mooie zaak.

In Wallonië werden in juli binnen een periode van 48 uur op sommige plaatsen neerslaghoeveelheden tot 270 millimeter gemeten. Dat is een intensiteit die in het huidige klimaat gemiddeld om de 400 jaar optreedt. Onderzoek door een internationaal team van wetenschappers onder leiding van de Duitse weerdienst verwacht echter dat de kans op zo'n extreme waterbom de komende decennia met 20 tot 40 procent zal toenemen, afhankelijk van hoeveel de aarde opwarmt. De buien zullen nog intenser zijn.

Daarom heb ik enkele vragen, minister.

Wat gaat u doen om schade te voorkomen en te beperken op korte en op lange termijn? Welke scenario's zijn nu gekend, en met welke impact per provincie? Waar dringen zich concrete maatregelen op, en welke zijn dat? Hoe zult u vanuit uw departement Vlaanderen weerbaar maken tegen de verwachte toename van extreme regenval?

Gaat u uw administratie ook de opdracht geven om niet enkel te betonneren maar ook bomen te planten of te infiltreren langs gewestwegen?

Zult u meer hydrologen aanstellen en middelen vrijmaken en tegen wanneer? Welke systeemaanpak zult u nu al uitrollen en binnen welke termijn? Komt er een adaptatieplan voor Vlaanderen met concrete acties? Waar zult u letterlijk ook ruimte kunnen maken voor de nodige verandering?

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): België, Nederland en Duitsland werden in juli 2021 zeer zwaar getroffen door overstromingen. De meeste neerslag viel boven delen van Wallonië, Duitsland en Nederland. Vlaanderen werd gelukkig minder hard getroffen. Dit neemt niet weg dat in de bekkens van de Maas, Demer en Dijle-Zenne er ook schade was.

Uit studies blijkt dat wanneer deze zogenaamde waterbom boven Vlaanderen zou vallen de schade ook enorm zou zijn. Vooral bij de bekkens van de Beneden-Schelde, Dijle en Dender is de mogelijke schade groot, zelfs al bij stormen is de kans op schade groot. Nieuw zijn die inzichten niet. Wetenschappers waarschuwen al veel langer dat als gevolg van de klimaatverandering de kans op neerslag in de winter toeneemt en dat in zomerperiodes het aantal zeer hevige onweders ook zal toenemen. In uitvoering van de Europese Overstromingsrichtlijn werden de voorbije jaren al heel wat analyses gemaakt over de toekomstige klimaatscenario's. Deze zijn ook terug te vinden op tal van internetsites. Naast de klimaatverandering is de wijze hoe Vlaanderen met zijn ruimtelijke ordening en het waterbeheer de voorbije decennia is omgegaan in belangrijke mate verantwoordelijk voor de grote kans op schade. Uit de meest recente cijfers van Statbel bewerkt door Statistiek Vlaanderen blijkt dat 28,6 procent van Vlaanderen bebouwd is. In 2010 was dit nog maar 26,4 procent, in 2000 24,4 procent en 1990 21,3 procent. Op dit eigenste moment stelt Ruimte Vlaanderen de geactualiseerde cijfers voor, met Ruimtebalans Vlaanderen. De toestand is er zeker niet op verbeterd.

Het is ook duidelijk dat het waterbeheer veel te veel focust op de afvoer van water en de indijking van waterlopen. Het gevolg is dat afwaarts de druk zeer sterk toeneemt. Meer ruimte voor waterlopen is cruciaal. Het is positief dat Vlaanderen een expertenpanel aangesteld heeft dat de komende maanden en jaren advies zal

geven aan de overheid over hoe Vlaanderen weerbaar moet worden gemaakt tegen de verwachte toename van extreme regenval. Dat vernemen wij in de mededelingen van de Vlaamse Regering en in de pers. Maar we hebben ook dringend actie nodig, zowel in het ruimtelijk beleid als in het waterbeleid. Studeren alleen is niet voldoende.

Veel analyses zijn al uitgevoerd en veel beleidsbeslissingen werden al voorbereid, maar zij wachten nog op een beleidsmatige verankering. Zo lopen de geplande werken aan de Dender al jaren vertraging op. Ook de uitvoering van het Sigmaplan loopt vertraging op.

Ik heb drie concrete vragen. Hoe verhoudt de taak van het expertenpanel dat is belast met een studie van de waterbom, zich tot lopende beleidsprocessen zoals de uitvoering van het Sigmaplan, het plan Ruimte voor Water voor de Dender? Zowel de vernieuwing van de stuwen op de Dender als de plannen voor meer ruimte voor de Dender lopen grote vertraging op. Kunt u een overzicht van de huidige planning geven voor de vernieuwing van de stuwen én het project Ruimte voor Water? Welke initiatieven zult u nemen om deze concrete projecten te versnellen? Kunt u de timing doorgeven van de Sigmaplannen? Welke inspanningen zullen gedaan worden om de werken te bespoedigen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vragen, collega's. Ik denk dat ik heel wat vragen al beantwoord heb, zowel in de commissie van 30 september, naar aanleiding van een vraag om uitleg van de heer Keulen, maar ook vorige week bij de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) zijn een aantal aspecten aan bod gekomen.

Ik kan u alleszins meegeven dat de Vlaamse overheid, en zeker het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) en De Vlaamse Waterweg, sinds lang inzetten op het duurzaam en structureel verhogen van de veiligheid tegen overstromingen in de valleien van tal van Vlaamse waterwegen en waterlopen. We zetten daarbij telkens in op meer ruimte voor water. Dit proces wordt continu verdergezet. Er wordt geïnvesteerd in de uitrol van meerlaagse waterveiligheid wat zich op het terrein vertaalt in tal van ingrepen op vele plaatsen.

Binnen mijn beleidsdomein gaat het om ingrepen langs het volledige tijgebied van de Schelde en al haar bijrivieren, maar daarnaast ook langs de Maas, de Leie en de Dender. Voor de onbevaarbare waterlopen is de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) bevoegd, dat weten jullie. Dat valt dus onder de bevoegdheid van collega Demir.

Specifiek voor de waterlopen die onder de bevoegdheid van De Vlaamse Waterweg, en dus binnen mijn beleidsdomein vallen, wil ik u graag een en ander beknopt toelichten over het verdere verloop.

Voor wat betreft de Schelde en haar bijrivieren kan ik verwijzen naar het Sigmaplan, dat bij jullie allen bekend is.

Het geactualiseerde Sigmaplan omvat een combinatie van het verhogen en verbeteren van een aantal dijken en waterkeringen en van de aanleg van een keten aan overstromingsgebieden langs de Zeeschelde en haar bijrivieren.

De doelstelling van het Sigmaplan is om de Schelde en haar bijrivieren bij stormtij – dat is een combinatie van springtij met noordwesterstorm op zee – op weloverwogen locaties gecontroleerd te laten overstromen zodat de gebieden waar veel mensen wonen buiten schot blijven. Hierbij wordt uitgegaan van een

zeespiegelstijging met 60 centimeter tegen 2100, een aanname die door veel experts als aanvaardbaar wordt aanzien.

Een bijzonder project binnen het Sigmaplan zijn de Scheldekaaien in Antwerpen waar we heel wat investeren in het verhogen van de hoogwaterveiligheid. Tegelijkertijd wordt er ook een complete transformatie van het openbaar domein voorzien. Dat project is volop in uitvoering.

Verder zijn er nog heel wat deelprojecten die al uitgevoerd of in uitvoering zijn en die al hun nut hebben bewezen. Sinds 2006 werd een bedrag van ruim 640 miljoen euro geïnvesteerd in de uitvoering van het Sigmaplan.

Het geactualiseerde Sigmaplan, dat goed is voor een bedrag van om en bij de 1,5 miljard euro, heeft 2030 als tijdshorizon. U weet dat het initiële bedrag een stuk lager lag. Dat betekent dat er nog minstens 880 miljoen euro vereist is tussen nu en 2030 om het volledige overstromingsgebied te beveiligen.

De Maas is een ander thema. Vermits de Maas in Vlaanderen de grens vormt met Nederland, zijn de waterwegwegbeheerders hier niet alleen De Vlaamse Waterweg maar ook Rijkswaterstaat. Beide hebben sinds de overstromingen van de jaren '90 al resoluut ingezet op een enorme verbreding van de rivier of anders gezegd: op meer ruimte geven aan de rivier. De meeste van die ingrepen zijn al uitgevoerd. Er zitten hier collega's van Kinrooi en Lanaken en de rivierbedding is hun zeer goed bekend.

De rivierverruiming van de Maas is een mooi voorbeeld hoe we inzetten op ruimte voor water. Daarbij werden in het verleden verschillende woningen en gebouwen in het winterbed opgekocht en afgebroken. Zo heeft de Maas nu een bredere bedding. Dat betekent niet dat alles nu opgelost is aan de Maas. Ook daar waren de situaties in juli vrij precair, zeker in het dorp Heppeneert. Maar ook daar zullen een aantal werken uitgevoerd worden en is blijvende waakzaamheid de boodschap.

De Vlaamse Waterweg is ook bevoegd voor de Dender. Langs de Dender zal de volgende jaren geïnvesteerd worden in de vernieuwing van vijf stuwen en in de vernieuwing van het stuwsluiscomplex in Denderbelle. De realisatie van deze projecten zal de waterbeheersing op de Dender sterk verbeteren. De voltooiing wordt beoogd tegen 2024.

Daarnaast zijn er op een aantal waterwegen nog punctuele ingrepen. Alle genoemde projecten en ingrepen vinden hun oorsprong in de impact van vroegere overstromingen waaruit de noodzaak duidelijk werd om Vlaanderen waterrobuuster te maken. De vernieuwing van alle stuwen op de Dender van Geraardsbergen tot en met Aalst is in uitvoering en vormt beslist beleid dat als startpunt voor het planproces Ruimte voor Water Dendervallei geldt. Ik hoor Mieke Schauvliege zeggen dat het vaak lang duurt. Maar u weet ook dat er zeker in de Dendervallei al heel wat procedureslagen moesten worden gevoerd. De werken in Geraardsbergen dienden noodgedwongen te worden gestaakt na een uitspraak van de Raad voor vergunningsbetwistingen.

Het Strategisch Plan Ruimte voor Water Dendervallei is intussen opgenomen als Werf 1 in het Territoriaal Ontwikkelingsplan Dender, en is lopende zoals gepland. Recentelijk is het Ambitiedocument opgesteld, waarbij naast de missie ook vijf ambities zijn opgenomen. Wij hebben dat Ambitiedocument samen met alle partners op 8 juni 2021 officieel kunnen ondertekenen. Het is de bedoeling dat die Ambitienota, die ook is ondertekend door de 9 betrokken Dendergemeenten, de leidraad vormt van de bouwstenennota van dit jaar en waarbij een alternatievennota wordt uitgewerkt tegen eind 2021.

De verschillende alternatieven in deze alternatievennota zullen in de beoordelingsfase (2022) beoordeeld worden op hun effecten. Eind 2022 wordt dan een voorkeursalternatief geselecteerd. De beslissing van de Vlaamse Regering over het voorkeursalternatief voor het Strategisch Plan Ruimte voor Water Dendervallei wordt verwacht in 2023. Dat alles is te vinden op de website over T.OP Dender.

De ongeziene wateroverlast, de waterbom, waarmee Wallonië en het oosten van Vlaanderen in juli 2021 werd geconfronteerd, was een extreem weerfenomeen maar het valt niet uit te sluiten dat dergelijk fenomeen zich in de toekomst frequenter zou voordoen. Daarom moeten wij heel waakzaam blijven. Daarom heb ik het initiatief genomen om een expertenpanel bijeen te roepen samen met collegaminister Demir. Dat panel heeft als taak adviezen te formuleren over het gewenste niveau van waterveiligheid en over de nodige multidisciplinaire aanpak en ook te kijken welke investeringen prioritair moeten worden gedaan.

Het Waterbouwkundig Laboratorium en de Vlaamse Waterweg hebben al de opdracht gekregen om een uitgebreide studie te doen en een 'wat als?'-scenario uit te tekenen. We verwachten de resultaten van die studie begin 2022. We gaan die dan ook tegelijk voorleggen aan het expertenpanel, om daar dan onmiddellijk een aantal elementen uit te kunnen destilleren en aan een grondige analyse te kunnen onderwerpen.

Ik kan u ook verzekeren dat in de infrastructuurprojecten die we tot nu toe uitgevoerd hebben en die we ook in de toekomst plannen, we de principes van integraal waterbeleid telkens vooropstellen. Er zal zeker altijd aandacht zijn voor waterinfiltratie ter plaatse en meer dan voldoende groenvoorzieningen moeten er deel van uitmaken. Ik nodig jullie allemaal uit om naar het mooie Maasland te komen. Daar zien jullie hoe het winterbed van de Maas voor heel wat extra natuurontwikkeling gezorgd heeft, zodat ook daar het water heel goed kan infiltreren.

We beschikken over een ruime expertise inzake hydrologie binnen het Waterbouwkundig Laboratorium, De Vlaamse Waterweg en de afdeling Maritieme Dienstverlening en Kust. Die expertise gebruiken we dus al ten volle, maar het is dan ook belangrijk om een aantal experts daar mee hun licht op te laten schijnen. Ik heb recent met de voorzitter van het expertenpanel, de heer Henk Ovink, al een zeer interessante meeting gehad. Ik heb er alle vertrouwen in dat onze experts ons goed kunnen begeleiden in de toekomstige problematieken inzake hoge waterstanden, om die samen met ons grondig te analyseren en ons daar ook verder in te begeleiden.

De projecten die op dit ogenblik in uitvoering zijn, laten we uiteraard ook allemaal in uitvoering lopen. U hebt in het investeringsplan ook gezien dat wij ook inzake waterbeheersing opnieuw heel wat extra middelen op tafel hebben gelegd. Kortom, we blijven zeker alert en waakzaam. We hopen alleszins dat we met alle maatregelen die we al gepland hebben, maar ook die welke we toekomstgericht plannen, onze mensen en onze omgeving kunnen beschermen tegen extreme regenval, zoals we die onder meer in juli gezien hebben.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Dank u wel, minister. Het is interessant dat de studies van de Vlaamse Waterweg, als die begin 2022 af zijn, naar de experts gaan. Maar ik denk dat ook de lokale besturen en de bevolking willen weten wat hen te wachten staat, wat ze kunnen doen, wat de noodzaak is. In Brugge hebben we hier bijvoorbeeld de Vaart, die van Gent naar Oostende loopt. De mensen vragen zich af of, als die volloopt, heel Brugge gaat onderlopen en de Reien gaan overlopen. Dat zijn allemaal vragen waar we met die studies wetenschappelijke antwoorden op kunnen geven.

Dat kan nuttig zijn voor de voorbereiding van een noodplan bij deze extreme omstandigheden en eventueel om te kijken welke gebieden er kunnen onderlopen, met zo weinig mogelijk schade. We zullen het verder opvolgen. Als alle studies af zijn, kunt u misschien nog eens naar de commissie komen om daar een gedachte-wisseling over te hebben.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Ik kan niet ontkennen dat er in de Maas en rond de Maas heel mooie inspanningen zijn geleverd en dat we daar goed werk geleverd hebben op het vlak van waterbescherming en natuurontwikkeling. Maar dat is natuurlijk de Maas. We hebben heel wat andere gebieden in Vlaanderen waar er nog heel wat werk aan de winkel is. Ik hoorde u de uiteenzetting doen over de planning rond Ruimte voor Water Dendervallei. Ik heb het dan toch goed begrepen dat er voor eind 2023 geen acties volgen, behalve de sluizen, en dat er pas in de volgende legislatuur middelen en initiatieven zullen worden gepland voor de uitvoering van dat strategisch plan Ruimte voor Water Dendervallei?

Als ik dan denk aan het Sigmaplan, waar u in een schriftelijk antwoord naar verwijst ter vergelijking, zijn we 25 jaar zoet voor de uitrol van zo'n plan. Ik wil nog even horen of het klopt dat pas in de volgende legislatuur acties zullen worden ondernomen voor Ruimte voor Water Dendervallei.

Vorig jaar stelde ik ook de vraag naar het Sigmaplan en de zeespiegelstijging die u toen voorop had gesteld. U hebt er daarnet naar verwezen. Dat was 60 centimeter. Volgens het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) is 100 centimeter eigenlijk de zeespiegelstijging waarop we zouden moeten rekenen. U hebt toen aangegeven dat daar onderzoek naar zou gebeuren en dat tegen begin 2022 de evaluatie en mogelijke aanpassing van dat Sigmaplan op basis van een grotere zeespiegelstijging zou worden bekendgemaakt. Kunt u mij vertellen in welke fase dat onderzoek zit en wat daar de voorlopige conclusies van zijn?

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Het is inderdaad zo, collega Schauvliege, dat we in de Maasvallei in Limburg, in het Vlaamse gedeelte, grotendeels gespaard zijn gebleven van heel wat onheil in vergelijking met Wallonië. Dat is inderdaad het resultaat en de verdienste van het vele werk van de voorbije jaren en decennia: de verruiming van de Maas, om de Maas haar bedding terug te geven. Maar dat betekent niet dat we nu moeten stilzitten en niet vooruitkijken naar de toekomst. Er zullen nog een aantal werken nodig zijn.

Zo is er de maatregel Contelmo. Die is u welbekend, minister. Daarbij worden doorlaatconstructies voorzien tussen de gemeenschappelijke Maas – de hoofdstroom, zeg maar – en de oude Maas, om bij hoogwater het water dat op de hoofdstroom zit, te kunnen afvoeren naar de oude Maas en zo een soort buffering te kunnen organiseren. Dat is toekomstgericht een heel belangrijke maatregel, die niet alleen belangrijk is voor Vlaanderen en voor de Maasvallei bij ons, maar ook aan Nederlandse zijde. Daarom is ook de Rijkswaterstaat gevraagd om daar mee in te participeren. Mee participeren wil ook zeggen mee financieren. Ik had begrepen dat men in de eerste planning daar pas aan dacht over tien jaar. Wij ijveren er natuurlijk samen voor om die investeringen eerder te doen. Hebt u daar zicht op, minister, of de Rijkswaterstaat inmiddels bereid is om die investeringen eerder te doen om die doorlaatconstructies te voorzien, om het water te bufferen indien dat nodig is bij hoogwater?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, de sluizen en stuwen op de Dender zijn inderdaad aan verandering toe. Dat is een zeer langdurig proces. Ik kan deze vraag ook via een schriftelijke vraag stellen. Maar deze bezorgdheid leeft dus wel, zeker aan de kant van Geraardsbergen, waar dankzij – ik wil het nog maar eens zeggen – een bepaalde organisatie de werken zijn stilgelegd, terwijl die toch broodnodig zijn voor de veiligheid van Geraardsbergen en omgeving.

Ik wou even vragen of u zicht hebt op de stand van zaken van de werken aan de stuwen en de sluizen. Dat is enorm belangrijk, collega's. Je kunt vanuit mijn dakvenster de Schelde zien. En als je 700 meter naar daar gaat, zie je van hieruit ook de Dender. Het is hier een prachtig waterrijk gebied, maar de bezorgdheid leeft er wel. De vernieuwing van de stuwen en de sluizen moet echt prioritair gebeuren. Dat is enorm belangrijk om het waterniveau te kunnen bewerken, vandaar mijn bijkomende vraag. Maar als u het nu niet weet, kan ik het ook via een schriftelijke vraag stellen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik zal met het laatste beginnen, met de Dender. Het is niet wachten tot 2023 of 2024. Er zijn al een aantal werken uitgevoerd langs de Dender. Ook de komende jaren zullen we volop inzetten. Dat kan ik u sowieso verzekeren. Ik kan u bijvoorbeeld al meegeven dat in Aalst de werken volop in uitvoering zijn en reeds vrij ver gevorderd zijn. Volgens de huidige planning zullen de stuwen daar operationeel zijn tegen eind dit jaar. De afwerking van de volledig site volgt in 2022.

Specifiek voor Geraardsbergen, ook daar werd naar gevraagd, kan ik u melden dat de werken aan de stuwen deels zijn uitgevoerd. Die liggen sinds oktober 2017 helaas stil na het vernietigen van de bouwvergunning naar aanleiding van een klacht van het Milieufront Omer Wattez, om ze dan toch bij naam te noemen.

Momenteel wordt gepland om een aanvraag voor een nieuwe omgevingsvergunning in te dienen. We hopen dat begin 2022 rond te hebben. We hopen dat er dan niet opnieuw een klacht volgt, dat iedereen het belang van de werken inziet. We hopen in de tweede helft van 2022 volop verder te kunnen gaan met de werken.

Er zijn nog werken in voorbereiding in Idegem, Pollare en Denderleeuw. Naar alle verwachting kunnen we daar de werken aanvatten in de loop van 2022. Die nieuwe stuwen zullen operationeel zijn in 2024, maar ook hier hangt alles af van het succesvol doorlopen van de omgevingsvergunningsprocedures en hopelijk opnieuw geen procedures voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Voor het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) hadden we in 2021 voor de Dender een bedrag van 7,35 miljoen euro aan investeringen. Voor het volgende programma specifiek voor de Denderstuwen hebben we nog een bedrag van 23,5 miljoen euro ingecalculerd. Het is zeker niet zo dat we nu stilzitten en wachten tot er een voorkeursbesluit is in het kader van het Strategisch Plan Ruimte voor Water. Dat plan wordt verder uitgewerkt en zal verder zijn verloop kennen.

We zijn dus continu blijven werken. Alleen al voor waterbeheersing en het GIP hebben we een bedrag van ongeveer 80 miljoen euro opgenomen. We weten immers dat het absoluut noodzakelijk is dat we die rivieren ruimte geven, zeker bij hevige regenval.

Mijnheer Brouns, over het Contelmoproject heb ik nog geen feedback gekregen of nu alles afgesloten is met Rijkswaterstaat. Ik weet wel dat de Vlaamse Waterweg en Rijkswaterstaat nauw overleg plegen. Ik hoop dat we daar snel duidelijkheid over krijgen, alsook over de andere werken in de Maasvallei.

Mevrouw Schauvliege, ik wil toch nog benadrukken dat er heel veel is gebeurd in de Maasvallei, specifiek omdat we daar problemen hadden begin en midden jaren negentig. Er is toen al heel fel op ingezet. Ik denk aan de heer Keulen, aan Herbricht, het werk is nog niet volledig af. Daar moet nog een en ander gebeuren, het is wel een mooi voorbeeld hoe het wijd en zijd kan verspreid worden naar die andere bevaarbare waterlopen.

Ook in het Sigmaplan zullen we nog veel moeten investeren. Ik heb het al gezegd, het geactualiseerde plan zit op 1,5 miljard euro. We hebben nog 800 miljoen euro die naar noodzakelijke investeringen gaan. Ik verwacht dat ons expertenpanel nog mee kan sturen wat de meest prioritaire werken zijn om eenieder te beschermen tegen extreme neerslag.

Dan wat betreft de studie moet ik het antwoord even schuldig blijven. Een aantal experts zegt nu al dat die zeespiegelstijging van 60 centimeter achterhaald is. Dat is nog niet helemaal finaal afgeklopt. Er werd nog bijkomend onderzoek gedaan en ik hoop dat we begin volgend jaar meer duidelijkheid krijgen.

Mevrouw Van Volcem, het is inderdaad zeer belangrijk dat we blijven informatie verstrekken aan de bevolking. We doen dat met de planprocessen die heel duidelijk beschreven staan op allerlei websites. Met de winter voor de deur, al viel de waterbom in de zomer in Wallonië met repercussies voor Vlaanderen, moeten we de bevolking altijd goed blijven informeren. Dat is een terecht punt.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Als Groen kunnen we er niet op tegen zijn om bijkomend advies in te winnen en wetenschappers te bevragen omtrent hun kennis en om te helpen het beleid mee vorm te geven. We zijn absoluut akkoord dat experts u mee adviseren en mee de juiste beslissing nemen om een waterbom of de gevolgen ervan te voorkomen.

Wat ons vooral zorgen baart, is dat die studies geen uitstel mogen zijn voor geplande projecten, want, minister, u begrijpt dat een waterbom niet zal wachten tot we uitgestudeerd zijn. De toestand wordt alleen maar ernstiger. Hoe sneller we verder werken, hoe veiliger het zal worden in Vlaanderen. Ik maan u aan om met spoed verder de inspanningen voor waterbeheersing voort te zetten.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de implementatie van het nieuwe Taxidecreet en de realtimeregistratie die daarin is opgenomen – 623 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, collega's, taxibedrijven die werken onder het Taxidecreet van 2020 moeten sinds 1 november van vorig jaar aangesloten zijn op de overheidsdatabase Chiron en realtime informatie doorgeven van elke rit. Met deze verplichting wordt de administratieve werklast van de taxibedrijven vereenvoudigd en kan de Vlaamse overheid makkelijk toezicht houden op de taxisector en zwartwerk tegengaan. Door corona en de complexiteit van de te bouwen databank werd de oorspronkelijk voorziene deadline voor de verplichte ritregistratie van 1 juli 2020 verschoven naar 1 november 2020.

Midden dit jaar, minister, stelde ik u een soortgelijke vraag en u antwoordde toen dat er ongeveer vijfhonderd vergunningen werden afgeleverd, 46 procent volledig aangesloten was, 28 procent zich in een testfase bevond en 27 procent niet in orde was.

In een artikel van TaxiPro, het vakblad van de taxisector, laat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) weten dat, meer dan jaar na de verplichte deadline, minder dan de helft van de taxi's gekoppeld zijn aan Chiron. Van de 650 uitbaters die op dit moment werken onder de nieuwe vergunning, is op dit moment iets meer dan 40 procent gekoppeld met de Chiron-databank, dat is ongeveer 270. Iets meer dan 25 procent heeft zich geregistreerd op de testomgeving en moet nu dus nog de stap zetten naar de productieomgeving. Zonder deze laatste stap is de koppeling niet compleet. Daarmee blijven er nog behoorlijk wat uitbaters over die nog geen stappen lijken te hebben gezet en die zijn dus in theorie strafbaar.

MOW toont nog maar eens begrip en opnieuw wordt verwezen naar de coronacrisis die een belangrijke rol heeft gespeeld in het moeizaam aansluiten op de databank en er wordt nogmaals opgeroepen om zich in regel te stellen.

De taxifederatie Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatie-voertuigen met chauffeur (GTL) reageerde verwonderd over die recente cijfers en Pierre Steenberghen stelt dat: "... zonder aansluiting de overheid geen vergunningen IBP zou mogen afleveren. De bal ligt dus in het kamp van de overheid zelf." Hij somt ook een waslijst van klachten op: "te complex om aan te sluiten, te veel hiaten tussen theorie en praktijk, te kostelijk, te veel leveranciers die niet uitvoeren wat ze beloven maar vooral: er is geen noodzaak want er zijn toch geen controles".

Tijdens mijn vorige vraagstelling liet u verstaan dat de databank in werking was, maar dat er nog steeds geen finaal akkoord was over het privacyprotocol voor Chiron. De vertraging had een technische oorsprong. De politie vroeg een wijziging van de werkmethode en er moesten nog een aantal technische wijzigingen gebeuren waarvoor nog een offerte moest worden gevraagd en goedgekeurd. Er werden vooral veel vragen gesteld over een aantal elementen met betrekking tot de privacy en de traceerbaarheid.

Minister, kunt u de cijfers die in het artikel van TaxiPro geciteerd werden inzake het lage aantal Chironaansluitingen bij de taxi-uitbaters die werken onder de nieuwe vergunning, bevestigen en updaten? Hoe verklaart u deze enorme vertraging bij de aansluitingen op Chiron? Waarom kan of wil een groot aantal exploitanten de regelgeving niet toepassen? Welke maatregelen zult u nemen om de taxisector alsnog te overtuigen of te verplichten om op korte termijn op de databank aan te sluiten?

Hoe reageert u op die waslijst aan klachten van de taxifederatie en hoe zult u daaraan tegemoet komen? Het Departement MOW stelt ook dat men intern aan het bekijken is hoe de koppeling gebruiksvriendelijker kan worden gemaakt, zodat onboarding voor exploitanten sneller en efficiënter kan verlopen. Welke initiatieven neemt u in dat verband?

Wat is de stand van zaken omtrent het privacyprotocol? Is er ondertussen een offerte voor die technische wijzigingen en is er opdracht gegeven tot de uitvoering ervan? Kunt u met betrekking tot de timing en de verdere uitrol van het protocol nog wat concreter zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Ryheul, voor uw vragen over de Chironaansluitingen voor onze taxibedrijven. Mijn administratie geeft aan dat zij de cijfers heeft doorgegeven aan TaxiPro en dat die cijfers dus ook kloppen. De

verhoudingen zijn vergelijkbaar met die van juni laatstleden. De gemeenten moeten een bewijs van aansluiting vragen vooraleer ze een vergunning afleveren, maar blijkbaar heeft ook deze maatregel niet voldoende effect gehad.

Waar die vertraging van de aansluiting aan ligt, dat is natuurlijk moeilijk te zeggen. Mensen die zich niet aansluiten, komen niet spontaan naar onze administratie toe om te zeggen dat ze zich niet laten aansluiten. Onze administratie zegt wel dat ze uit contacten met gemeentebesturen en vaststellingen van de politie alleen maar kan concluderen dat heel wat exploitanten eigenlijk helemaal niet de moeite doen. Pas op het moment dat ze aan een controle onderworpen worden, zetten ze eventueel stappen om zich ook daadwerkelijk in regel te stellen en zich aan te sluiten op Chiron.

Het zal alleszins niet aan problemen vanuit de administratie liggen. Op de website zelf is er de Chironhulplijn, waar men bij alle mogelijke obstakels en dergelijke die men zou kunnen ondervinden bij het aansluiten, verder wordt geholpen. Ook de softwareleveranciers hebben al geregeld vragensessies opgezet, om alle klanten zo goed mogelijk te helpen. Ik denk dus dat het veeleer een klein beetje gelatenheid of laksheid is. Alleszins komt men ons niet zeggen waarom men zich niet wenst aan te sluiten.

De administratie van MOW zal samen met de gemeentebesturen opnieuw alle Chironplichtige bedrijven aanschrijven. Ze zullen ook alles verder blijven opvolgen, om er zo toch maar voor te zorgen dat die cijfers op punt komen en er meer mensen zich ook daadwerkelijk aanmelden.

MOW heeft zelf een bevraging bij de taxisector gedaan, net omdat er een achterstand is. Niet elke zaak is eenvoudig te wijzigen, omdat de databank als dusdanig ook moet voldoen aan een beveiligingsniveau, onder meer opgelegd door de Privacycommissie. Op basis daarvan zal gekeken worden of er welbepaalde reglementering al dan niet gewijzigd moet worden, dan wel of het enkel gaat om een programmatie. Dat is men binnen de administratie verder aan het bekijken. Wat betreft de privacyprotocollen en dergelijke, is de procedure op dit ogenblik dus lopende. Ik neem aan dat we spoedig verdere reactie krijgen van onze administratie en dat we daar dan begin 2022 meer uitleg over kunnen verstrekken.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, bedankt voor uw antwoord en voor de stand van zaken. Het is duidelijk dat die plicht een heet hangijzer blijft. U bevestigt zelf dat de verhoudingen nog steeds dezelfde zijn. Ik vind het toch wel straf dat men nog steeds geen echte reden kan opgeven waarom men niet aansluit.

Bij mijn vorige vraag om uitleg besloten we met een gemeenschappelijk standpunt. U was het volledig met mij eens dat iedereen gelijk is voor de wet en dat bijgevolg iedereen ook aan die opgelegde verplichting zou moeten voldoen. En we zouden dat samen met uw administratie verder opvolgen.

Ik heb toch nog een drietal bijkomende vragen. U refereerde er zelf al aan, en ik las het ook in het artikel van de taxifederatie: zij stellen dat bepaalde steden en gemeenten nog niet of nauwelijks op de hoogte zijn van deze eis. Wanneer zullen ze dan wel op de hoogte zijn? Kan de administratie hier een extra inspanning doen? Dat heeft mij toch een beetje verrast. Welke extra inspanningen zullen er nog gedaan worden ten aanzien van de steden en gemeenten?

In uw vorige antwoord, in juni, gaf u ook aan dat het probleem zich vooral voordoet bij de exploitanten die eerder vergund waren voor verhuur van voertuigen met bestuurder en die enkel werkten met schriftelijke overeenkomsten voor dienstverleningen van minstens drie uur. U had het toen ook over een heel divers geheel

van exploitatievormen, zoals luchthavenvervoer, zittend ziekenhuisvervoer, VIP-vervoer. Zij zouden ook grotendeels niet in orde zijn. Is dat vandaag nog altijd zo? Zo ja, hoe komt dat? Hoe heeft de administratie die doelgroep verder opgevolgd?

U gaf toen ook aan dat, doordat er nog geen akkoord was over het privacyprotocol voor Chiron, de controles op de oude manier gebeuren, dus via fysieke controles en door het opvragen van gegevens bij het departement MOW. Ik weet dat niet u, maar wel uw federale collega bevoegd is voor de politie. Maar ik vroeg me af of uw administratie nog een rondvraag heeft gedaan bij de meest betrokken politiekorpsen, van bijvoorbeeld Gent en Antwerpen, en de federale wegpolitie, en zo ja, wat uit die controles blijkt. Wordt er nog steeds gesensibiliseerd, en niet gesanc-tioneerd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Ryheul, u zegt dat een aantal steden en gemeenten nog niet echt op de hoogte zijn van het wijzen op de regelgeving van de Chironaansluitingen ten behoeve van onze taxi's. Ik heb daarstraks al gezegd dat MOW sowieso samen met de lokale besturen de niet-aangeslotenen nog eens gaat aanschrijven. Wat dat betreft, is er dus wel een intense samenwerking. Ik neem dan ook aan dat lokale besturen het wel weten, maar misschien moeten we daar inderdaad nog eens een gerichte communicatie over doen, eventueel via de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Ik neem alleszins die opmerking mee. We kijken naar de administratie om de steden en gemeenten er mee attent op te maken.

Het andere probleem dat u terecht aanhaalt, is het verhaal van de protocollen met de politie. Het zou natuurlijk veel gemakkelijker zijn als elke politiedienst die databank continu kon bekijken en zodoende ook onmiddellijk de nodige mensen de wacht aanzeggen en hen zeggen dat ze zich in regel moeten stellen. We zien nu ook dat, als ze aan een controle onderhevig zijn, ze dan meestal wel overgaan tot aansluiting. Er is nog werk aan de winkel, dat moet ik eerlijk bekennen. We zullen dat sowieso binnenkort ook opnieuw op de tafel leggen, omdat ook aan de andere zijde vooruitgang moet worden geboekt met het protocol met de politie inzake de privacyregeling, zodat we hopelijk een gestage groei zullen zien in de toekomstige cijfers van de aansluitingen op dat Chironplatform. Maar er is nog werk aan de winkel. Daar maakt u zeker terecht een bedenking over.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, bedankt om mijn bedenkingen mee te nemen. Het lijkt een beetje de omgekeerde wereld: eerst moet men aangesproken worden en dan pas stelt men zich in regel.

Afrondend pleit ik ervoor echt werk te maken van de optimalisatie van de databank zodat de Vlaamse overheid toezicht kan houden op de taxisector en zwartwerk kan tegengaan. Taxibedrijven gaan straks immers een belangrijke rol spelen in het vervoer op maat van het nieuwe mobiliteitsplan. Zij zullen mee de blinde vlekken opvangen. De grote beschikbaarheid van de data uit die databank geeft de Vlaamse overheid de mogelijkheid aan het mobiliteitsaanbod te sleutelen. Maar vandaag kan dat nog niet.

Minister, wij waren het er al over eens dat er geen Chironplicht mag komen op twee snelheden. Het ene bedrijf zou zware investeringen doen om alle plichten van de Vlaamse overheid na te leven. Het andere taxibedrijf zou illegaal financiële voordelen kunnen genieten door die verplichtingen niet na te leven. Transparantie in de taxisector en meer controle mogelijkheden van de overheid zullen ook de taxisector op lange termijn opwaarderen. Controle is een beloning voor de bedrijven die wel met alles in orde zijn. Wij moeten komaf maken met de ingesteldheid

die nu heerst, namelijk dat men niet in orde hoeft te zijn omdat er toch geen controles zijn. Er moet werk gemaakt worden van de handhaving en de sanctionering. Ik reken erop, minister, dat uw diensten een tandje bij zullen steken. Van mij mag u zeker voor het zomerreces een opvolgingsvraag verwachten. Ik hoop dat de cijfers dan verbeterd zullen zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voorwaarden om een rijkschool op te richten
– 692 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): In deze commissie was er op 22 april 2021 een hoorzitting met BeZeR, de Beroepsvereniging voor Zelfstandige Rijinstructeurs. Zij hielden een pleidooi voor de hervorming van de voorwaarden tot het verwerven van een brevet tot rijkschooldirecteur.

Zij kaartten toen enkele problemen aan binnen de huidige voorwaarden. Zo dient een Belg het brevet II, praktijklessen categorieën B en G, voor te leggen en al drie jaar in het bezit te zijn van brevet III, theorie, om aan de voorwaarden te voldoen om het brevet I, rijkschooldirecteur, te mogen behalen. Daartegenover staat dat rijinstructeurs uit andere landen van de Europese Unie een aanvraag kunnen doen tot rijinstructeur of rijkschooldirecteur als zij beroepsbekwaamheid kunnen aantonen. Een Belg heeft daarvoor twee extra brevetten nodig en moet drie jaar langer wachten om dezelfde diensten te mogen leveren dan een andere EU-burger. In het kader van de grote influx van rijinstructeurs uit Nederland lijkt een evaluatie hier op zijn plaats.

Zo worden er ook bepaalde voorwaarden opgelegd voor de inrichting van een vestiging. Zo moet elke erkende rijkschool over minstens één onthaalruimte en één lesruimte voor minstens tien leerlingen beschikken. Voor beide ruimtes worden extra voorwaarden opgelegd, zoals het voorzien van een computer per tien leerlingen die tijdens de openingsuren van de rijkschool steeds vrij gebruikt mag worden. Ook moeten er maquettes ter beschikking gesteld worden met de belangrijkste onderdelen van de voertuigen waarover lesgegeven wordt, borden en didactische schema's en zo meer.

Deze voorwaarden voldoen vandaag niet meer aan de realiteit en de wenselijkheid. Vandaag kan er ook heel veel online gebeuren. Niet elke rijkschool is geïnteresseerd in het geven van theorielessen en niet iedereen met de kwalificaties van rijkschooldirecteur is in de mogelijkheid om een onthaal- en leslokaal in te richten en te bemannen.

Daarom heb ik volgende vragen. Hoe evalueert u de verschillen tussen de voorwaarden voor Belgische en niet-Belgische rijinstructeurs, die door BeZeR worden aangehaald? Wat is uw visie op een mogelijke versoepeling van de voorwaarden tot de oprichting van een rijkschoolvestiging? Welke acties wilt u ondernemen om de voorwaarden tot het behalen van brevet I en het oprichten van een rijkschoolvestiging te hervormen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Je kunt als rijinstructeur een brevet behalen door te slagen voor examens ofwel inderdaad volgens de wet van 12 februari 2008 tot

instelling van een nieuw algemeen kader voor de erkenning van EG-beroepskwalificaties. De rijinstructeurs waarnaar u verwijst, verwerven een brevet op basis van deze wet. Ik ben verplicht deze wet, net als richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement betreffende de erkenning van beroepskwalificaties, te respecteren.

We moeten voorzichtig te werk gaan met versoepelingen in de rijsschoolsector. U hebt zelf verwezen naar de Panoreportage die we eerder dit jaar hebben gezien. Daarin konden wij vaststellen hoe bepaalde malafide organisaties heel inventief een en ander in het werk stellen om toch maar snel attesten of rijbewijzen af te leveren. Dat heeft een invloed op de verkeersveiligheid. Daarom is het zeer belangrijk dat het Departement MOW kan blijven toezien op de rijsscholen die attesten kunnen uitreiken. De toepasselijke wetgeving wordt momenteel met het oog op een hervorming geëvalueerd. De betrokken sector wordt hierbij ook bevestigd. Ook BeZeR neemt deel aan dit overleg. Over een aantal zaken is er zo goed als een consensus. Ik hoop dat binnen afzienbare tijd die consensus alle punten betreft en dat ik zo snel mogelijk een en ander kan wijzigen.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik wil heel duidelijk zijn: mijn vraag is geen pleidooi om in te boeten op de kwaliteit. Die is heel goed, zoals u dat ook zegt. Maar ik deel ook de frustratie van de rijinstructeurs die vaststellen dat er een grote instroom is vanuit Nederland. Zij kunnen een beroepsbekwaamheid aantonen en hebben een concurrentieel voordeel als zij geen drie jaar moeten wachten. Bij de hervorming moet gefocust worden op die verschillen. Onze kandidaten moeten sneller de kans krijgen om aan de voorwaarden te voldoen voor het handhaven van de kwaliteit. Zij moeten echt sneller aan de slag kunnen gaan. Misschien kan het theoretisch brevet ingeschoven worden voor brevet II als je alleen daaraan de behoefte hebt. Om praktijklessen te geven is het ook wel belangrijk dat je kennis hebt van het verkeersreglement. Er zijn verschillende mogelijkheden. Ik pleit er wel degelijk voor om de kwaliteit te behouden maar de discriminatie ten opzichte van andere Europese landen, in het bijzonder Nederland, moet worden weggewerkt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verschil tussen rijinstructeurs in dienst van een rijsschool en zelfstandige rijinstructeurs – 693 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Om rijinstructeur te worden dient men een brevet te behalen. Er bestaan vijf brevetten: brevet I om rijsschooldirecteur te worden, brevet II om praktijkles te geven in de categorieën B en G, brevet III om theorielessen te mogen geven, brevet IV om praktijkles AM, A1, A2 en A te kunnen geven en brevet V voor verschillende categorieën, die ik niet allemaal zal opnoemen.

Erkende rijinstructeurs of brevethouders kunnen in dienst treden van een rijsschool, of ze kunnen zelfstandig rijinstructeur worden. In de realiteit zien we echter dat rijsscholen vaak tekorten opvullen door samen te werken met zelfstandige rijinstructeurs. Zoals aangehaald in diezelfde hoorzitting van 22 april zijn de zelfstandige rijinstructeurs vandaag niet gemachtigd om attesten af te geven aan leerlingen. Dat is ondanks het feit dat zij zelf wel het brevet dienen te behalen en dus aan dezelfde kwaliteiten moeten voldoen als de rijinstructeurs die in dienst zijn

van, vaak grotere, rijsscholen. Zij mogen dus aan hun klanten niet dezelfde diensten leveren als degenen die in dienst zijn van grote rijsscholen.

De zelfstandige rijninstructeurs, en zelfs de kleine erkende rijsscholen, lijken steeds meer op gespannen voet te leven met de grotere erkende rijsscholen. Dat wordt nu verder bemoeilijkt door de noodzakelijke stage die men moet doen voor het behalen van brevet II, IV of V. Sommige stagiairs beweren dat ze bij bepaalde rijsscholen enkel worden toegelaten indien ze bereid zijn in dienst te treden van die rijsschool, of indien ze als zelfstandig rijninstructeur een samenwerkingsakkoord aangaan met die grotere rijsscholen.

Dat leidt me tot volgende vragen, minister:

Wat is uw visie op de toekomst van de zelfstandige rijninstructeurs?

Hoe staat u tegenover het idee om het afgeven van attesten en voorlopige rijbewijzen te centraliseren bij een onafhankelijke examencommissie, zoals in heel wat andere Europese landen in gebruik is, in tegenstelling tot die bevoegdheid bij de rijninstructeurs en de rijsschooldirecteurs te laten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat deze vraag een beetje aanleunt bij de vorige.

U vraagt naar mijn visie over de toekomst van de zelfstandige rijninstructeur. Het is eigenlijk de bedoeling dat we in de richting van een eenheidsstatuut kunnen evolueren, waarbij elke erkende rijsschool dezelfde rechten en plichten heeft. Alleen de erkende rijsscholen mogen dan officieel rijles geven en de attesten afleveren. Zoals u zelf zegt kunnen rijlesgevers geen attesten afgeven, maar zij zijn ook niet onderworpen aan controle door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW). Het is dus inderdaad beter als dit allemaal kan evolueren naar een eenheidsstatuut waarbij iedereen dezelfde rechten en plichten heeft. Ik hoop dat we daar naartoe kunnen.

Betreffende uw tweede vraag: binnen het huidige kader kunnen alleen de erkende rijsscholen attesten uitreiken. Aangezien de zelfstandige rijninstructeurs binnen het huidige kader bij de uitoefening van hun beroep niet onder het toezicht van de administratie MOW staan, zou het niet logisch zijn dat zij wel officiële attesten kunnen uitreiken. Bij vermoeden van fraude of andere problemen zou de administratie immers ook niet kunnen ingrijpen. Nu kan ze dat wel bij de erkende rijsscholen. De erkenning wordt dan ingetrokken en dan is het verhaal ten einde. Bij de rijninstructeurs zelf is er momenteel geen controle. Zij staan niet onder het toezicht van DMOW.

Daarom, nogmaals, zou een eenheidsstatuut interessanter zijn, zodat iedereen hetzelfde speelveld heeft. Iedereen kan dan attesten afleveren, maar kan dan ook gecontroleerd worden in geval van wanpraktijken. Ik denk dat we dat moeten evalueren en hoop dat er weldra meer duidelijkheid in gaat komen. We willen dat natuurlijk doen met een breed draagvlak. Vandaar dat we met alle partners aan tafel zitten.

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 extra maatregelen voor het openbaar vervoer door de stijgende coronabesmettingen – 776 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen door corona bij De Lijn – 853 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de vierde coronagolf op het vervoersaanbod van De Lijn – 874 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, het aantal coronabesmettingen is de laatste maand weer fors gestegen. Er zijn zelfs records van meer dan 25.000 besmettingen per dag, met de nodige druk op de ziekenhuizen. Het Overlegcomité van 17 november had al bijkomende maatregelen genomen tegen corona, rond het beperken van sociale contacten, een bredere mondkemperplicht, groter gebruik van het CST en verplicht telewerk. Daar zijn ondertussen nog wat maatregelen bijgekomen, dat weten we allemaal.

We zullen het hier best hebben over De Lijn in dat hele verhaal. Het centrale thema van De Lijn tijdens de pandemie was en is nog steeds 'vlot en veilig'. Daarvoor heeft De Lijn in het verleden al een aantal algemene maatregelen genomen om besmettingen op het openbaar vervoer tegen te gaan: voldoende afstand houden, eerst afstappen en dan opstappen, achteraan opstappen, en de versnelde invoering van het cashloos betalen. Het lijkt allemaal al zo lang geleden, maar zo lang zitten we al in die pandemie. Het dragen van een mondkemper is een evidentie die blijkbaar niet altijd iedereen even goed begrijpt. Dat zie je als je al eens een bus neemt. Dan is er nog de druktebarometer. Kortom, er zijn heel wat zaken gebeurd.

Maar ondertussen is De Lijn zelf toch wel hard getroffen in de vierde coronagolf. Ongeveer veertien dagen geleden lazen we dat zo'n 12 procent van de chauffeurs afwezig was, omdat ze ziek waren of in isolatie of quarantaine zaten. Dat heeft natuurlijk onmiddellijk gevolgen voor de dienstregeling. Men heeft bus- en tramritten moeten schrappen.

De Lijn heeft in een persbericht laten weten dat ze zoveel mogelijk probeert de schrapping van schoolritten te vermijden. Hetzelfde geldt voor laagfrequente lijnen, waar het wegvallen van een bus harder voelbaar is, en ook voor ritten waar reizigers gewoon geen alternatief hebben.

Een op de acht chauffeurs was dus afwezig, en zij konden niet onmiddellijk vervangen worden. Al die geschrapte ritten, dat betekent natuurlijk ook vollere bussen op de ritten die wel werden gereden. Dat gebeurde dan net op een moment dat de coronaversterkingsritten werden geschrapt. Dat is het geval sinds 1 oktober. Het nemen van die beslissing gebeurde wellicht in alle vertrouwen dat het goed zou komen, en toen kwam de vierde golf. U hebt daar lang op ingezet. Alleszins werd tijdens het hoogtepunt van de epidemie op een bepaald moment beslist om de versterkingsritten op drukbezette lijnen tijdens de schoolspits in te schakelen. Dat werd gedaan door private busmaatschappijen, om te vermijden dat bussen die door scholieren gebruikt werden, te vol zouden zitten. Er reed dan een tweede bus achter de reguliere bus van De Lijn. Zo werden er tot in september zo'n 876

versterkingsritten per dag uitgevoerd. Dat is niet niks. Ondertussen wordt het slechter weer, zodat meer leerlingen het openbaar vervoer gebruiken.

Een ander punt, een cruciaal element waarover we het gisteren in de plenaire vergadering nog hebben gehad, is het hele verhaal rond de ventilatie. De bussen en de trams van De Lijn kunnen immers een bron van besmetting zijn als ze niet goed verlucht worden, zeker op drukke momenten. In het verleden heeft De Lijn een tweetal keer meetcampagnes uitgevoerd. Er is echter geen permanente meting op elk voertuig. Dat is misschien ook moeilijk. Maar er werd wel gezegd dat de modernere bussen van De Lijn een aanpassing moesten krijgen. Als men op die bussen de klimaatregeling aanzette, dan sloten de dakluiken automatisch. Dat probleem zou tegen april van dit jaar opgelost zijn.

Op een bepaald moment is er door De Lijn een pauzeknop voor abonnees ingedrukt. Mensen die plots verplicht thuis moesten werken konden hun abonnement tijdelijk stopzetten voor een periode van twintig dagen. Nieuwe en bestaande abonnees konden zich registreren tot 31 januari 2021. Met die actie heeft De Lijn toen ingespeeld op de vraag naar meer flexibiliteit in onze dagelijkse mobiliteit.

Dat zijn allemaal mooie dingen die De Lijn heeft gedaan om de pandemie te beheersen wat het openbaar vervoer betreft.

Nu we in de vierde golf terechtgekomen zijn heb ik daarover een aantal vragen, minister.

Overweegt u, gezien die vierde coronagolf, om de versterkingsritten weer in te voeren? Welke concrete maatregelen neemt De Lijn om de hinder, meer bepaald het schrappen van ritten door het wegvallen van chauffeurs, zoveel mogelijk te beperken?

Is er ondertussen al een evaluatie geweest van de druktebarometer? Welke concrete plannen heeft De Lijn daarmee voor de toekomst?

Zijn de nieuwste bussen intussen aangepast zodat de dakluiken onafhankelijk van de klimaatregeling geopend kunnen worden?

Zal De Lijn bijkomende maatregelen nemen om een goede ventilatie te voorzien op bussen en trams? Zullen er in de bussen en trams CO₂-meters worden geïnstalleerd, net zoals dat in cafés en nu ook in scholen het geval is? Zal De Lijn opnieuw een tijdelijke 'pauzeknop' voor abonnees organiseren nu de mensen opnieuw verplicht thuis moeten werken? Wanneer gaan de deeltijdse abonnementen worden aangeboden aan de reizigers? Ik dacht dat u ooit gezegd hebt dat dit voor begin volgend jaar zou zijn. Is daar nog sprake van? Misschien is dat al beslist en heb ik dat gemist. Zal de Lijn nog bijkomende maatregelen nemen om de besmettingen van corona op het openbaar vervoer tegen te gaan? Zal De Lijn extra maatregelen nemen om haar chauffeurs te beschermen tegen besmetting met het coronavirus?

Dat zijn veel vragen, maar het zou goed zijn dat wij nog eens een overzicht krijgen van wat er op dat vlak gebeurt door De Lijn. Zo kunnen de mensen zich veilig voelen op onze bussen en trams.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Collega Brouwers heeft het goed geschetst. We zitten in de vierde golf, de maatregelen zijn verstrengd, en het besmettingsgevaar is groot. We moeten dus ook op het openbaar vervoer extra voorzichtig zijn. In het verleden zijn om die reden versterkingsritten ingezet. Maar intussen krijgen wij die niet meer. Er zijn meer en meer signalen, zeker van ouders met schoolgaande kinderen,

dat bussen overvol zitten, en dat kinderen zelfs niet op de bussen geraken. Door de nieuwe golf zijn er in alle bedrijven problemen door werknemers die ziek zijn en in quarantaine moeten. Dat is zeker ook bij De Lijn het geval, waardoor bus- en tramritten niet gereden en dus geschrapt worden.

Ik heb soortgelijke vragen als collega Brouwers. Welke aandeel van de buschauffeurs kon de afgelopen weken niet werken door corona? Hoeveel ritten werden geschrapt? Hoeveel van die ritten waren belangrijk voor het vervoer van en naar school? Neemt De Lijn en/of u maatregelen om drukke lijnen te versterken tijdens de spits en zo ja welke? Heeft De Lijn nog CO₂-metingen uitgevoerd op bussen van De Lijn om de luchtkwaliteit te meten? Waarom wordt er niet voor gekozen om CO₂-meters te plaatsen in bussen en trams? Werden er in recente rapporten en adviezen van de experts nog aanbevelingen gedaan rond openbaar vervoer?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Na de beknopte en heldere inleiding van collega Brouwers hoef ik daar niets meer aan toe te voegen. Ik weet niet of het klopt, zoals collega Robeyns zegt, dat de bussen vandaag overvol zitten, gezien het afstandsonderwijs in het middelbaar onderwijs.

Minister, ik heb enkele concrete vragen, vooral over de weerslag van corona op de dienstverlening van De Lijn en haar interne werking. Wat is de impact van de vierde coronagolf op het ziekteverzuim bij het personeel van De Lijn? Zijn er daarbij bepaalde regio's die harder getroffen worden dan andere? Wat zijn de gevolgen voor de reizigers van deze problematiek? Welke initiatieven neemt De Lijn om die gevolgen voor haar klanten te beperken? Welke maatregelen neemt De Lijn daarbij om te vermijden dat er ritten worden geschrapt op schoollijnen, laagfrequente lijnen, waar het wegvallen van een bus harder voelbaar is voor de reiziger, en lijnen waar reizigers geen alternatief hebben? Welke extra maatregelen neemt De Lijn om de veiligheid en gezondheid van zowel medewerkers als haar klanten maximaal te garanderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wij willen uiteraard allemaal veilig openbaar vervoer, zowel voor de reizigers als voor de chauffeurs. Collega's, dat zijn heel wat vragen, maar ik kan ze in verschillende blokken beantwoorden.

Ten eerste was er de vraag over de impact van de vierde golf op het aantal gereden ritten en het ziektepercentage bij de chauffeurs. Ik heb de recente cijfers gekregen over de niet-gereden ritten. Voor september 2021 was dat 1,34 procent, voor oktober 2021 0,94 procent. Ik geef u daarbij graag ook even de cijfers van 2019 en 2020. In 2019 was dat in september 2,36 procent en in oktober 2,08 procent. In 2020 was dat 1,13 procent en 1 procent. Kortom, de cijfers voor 2021 liggen zeer dicht bij die van 2020. In 2021 en 2020 waren de cijfers alleszins wel beter dan in 2019, maar jullie weten dat 2019 sowieso geen al te best jaar was voor De Lijn, terwijl er toen geen sprake was van covid.

Alleszins probeert De Lijn in eerste instantie niet te moeten overgaan tot het schrappen van ritten. Indien het toch noodzakelijk is, dan proberen de planners maximaal rekening te houden met de impact op de reiziger, in die zin dat er toch alleszins wordt ingezet op drukke lijnen, schoolvervoer en dergelijke, dat men kan herplannen zodat er op die lijnen toch zeker wordt gereden.

Als een chauffeur last minute ziek valt, dan is het natuurlijk vaak moeilijk om geen lijnen te schrappen of om nog snel een vervanger te vinden. Dan kan men vaak niet anders dan communiceren dat men toch een aantal ritten moet schrappen en zal men dat ook onmiddellijk via de realtimekanalen communiceren.

Het ziektepercentage bij de chauffeurs schommelde de voorbije weken rond 14 procent. We zien dat dat de tendensen van alle andere sectoren volgt. Ik denk dus dat we daar niet langer verder bij moeten stilstaan. Nu, ook in het niet-coronajaar 2019 was dat zo. In 2020 was het iets lager: toen schommelde het veeleer rond 13,6 procent in oktober. In oktober 2021 was dat 14,8 procent. Dat ligt dus ongeveer in dezelfde lijn.

Dan is er de evaluatie van de bestaande maatregelen, onder meer de druktebarometer. De Lijn heeft sinds maart 2020 altijd heel wat maatregelen genomen om de verspreiding van het virus tegen te gaan. De druktebarometer is intussen een vaste waarde in de app van De Lijn. Voor elke doorkomst aan elke halte wordt een indicatie van de drukte doorgegeven. De Lijn zal dat in de toekomst ook blijven aanbieden.

Wat ventilatie betreft: die is en blijft uiteraard ook heel belangrijk op onze bussen. Bij de bussen met een leeftijd van 6 tot 10 jaar was de software inderdaad initieel van dien aard dat er automatisch een koppeling was tussen de klimaatregeling en het al dan niet open- of dichtgaan van de luiken. Die software is op al die bussen aangepast. Die koppeling is er niet meer. Dat is nu dus in orde. De heel oude bussen en de nieuwe bussen hebben manueel bedienbare klapvensters. Het is daar vooral zaak dat de reiziger die zelf niet begint te sluiten, want het is natuurlijk de bedoeling dat we verluchting hebben op onze bussen.

Ook alle hygiënische maatregelen blijven uiteraard gelden, en blijven uiteraard uitgehangen. Ik ga die natuurlijk niet allemaal herhalen. De mondkmaskerplicht en dergelijke, jullie kennen dat allemaal. Die zijn alleszins nog altijd van toepassing zoals ze werden uitgewerkt bij de aanvang van de pandemie en desgevallend ook nog werden versterkt.

Verder is er ook contacttracing bij De Lijn. Zodra er sprake is van een positieve test bij de chauffeurs, wordt de contacttracing opgestart door de externe preventiedienst. Als er clusters van besmettingen zijn, dan wordt er ook altijd nauw samengewerkt met de externen. Tot nu toe kon De Lijn de zogenaamde cluster-vorming niet in verband brengen met afwezige beschermingsmaatregelen op voertuigen. Men gaat er dus van uit dat men daar safe zit.

Dan was er de vraag naar bijkomende maatregelen, onder meer wat betreft CO₂-metingen. Men heeft al heel wat maatregelen genomen bij De Lijn, dus bijkomende maatregelen zijn niet zo vanzelfsprekend, zo geeft men aan. De Lijn heeft begin dit jaar een heel aantal metingen laten uitvoeren. Zoals mevrouw Brouwers al terecht heeft aangehaald, is dat echter niet zo evident. Die bussen en trams stoppen bijna aan elke halte, de deuren gaan open en er komen mensen bij of er stappen mensen af. Dat is niet zoals wanneer men een uur ergens in een binnenruimte zit en de bezetting nagenoeg gelijk blijft. Continue metingen op bussen zijn daarom een heel moeilijk verhaal, omdat de evenwichtstoestand die men nodig heeft om continu te meten, ontbreekt.

De Lijn geeft aan dat de Pauzeknopcampagne voorlopig niet herhaald wordt. Hoewel deze actie positief werd onthaald door de abonnees, heeft uiteindelijk slechts een zeer beperkte groep, 3,8 procent, zich voor deze actie ingeschreven. Deze actie brengt daarenboven erg veel operationeel werk met zich mee. Daarom wil De Lijn daar niet verder op inzetten.

De Lijn heeft nog geen concrete planning of een gekende lanceringsdatum voor een deeltijds abonnement. Voor woon-werkverplaatsingen zet De Lijn vooral in op de Omnipas, die maximum 8 euro per maand kost en dus zeer interessant is voor reizigers.

Wat het herinvoeren van versterkingsritten betreft: u weet dat ik die ritten een aantal maanden geleden op de agenda had geplaatst en die zijn toen toegestaan tot de maand september. Waarom september? Omdat we ervan uitgingen dat de doelgroep van de 12-jarigen tegen dan gevaccineerd zou zijn. Het gaat dan vooral om studenten op de bussen. Gelet op de hoge vaccinatiegraad achtte men het toen niet nodig om nog extra versterkingsritten in te plannen. Daarom kijken we er op dit ogenblik niet naar om dat verder te zetten. Dat is afgelopen op 30 september 2021.

Ik denk dat ik daarmee alle vragen beantwoord heb, maar misschien zijn er nog bijkomende vragen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, het was een heel omslachtig antwoord, met heel veel aspecten, maar we hadden dan ook veel vragen gesteld.

Misschien eerst even over die cijfers. Het is een beetje jammer – het is al 9 december – dat we de cijfers over de niet-gereden ritten in november nog niet hebben, maar misschien zijn die nog niet allemaal verzameld. In november hebben we namelijk die piek gehad – laten we dat toch hopen, het is nog wat afwachten.

Wat ventilatie betreft, is het zeer goed dat alles aangepast is. Het ging mij om die middeloude bussen, die bussen van 7 à 10 jaar oud, niet de nieuwste bussen.

Wat maatregelen rond CO₂ betreft, is het waar dat die bussen vaak stoppen, dat de deuren dan opengaan en dat er zo automatisch frisse lucht binnenkomt. Misschien is dat inderdaad iets anders dan bijvoorbeeld een klaslokaal. De uitleg was duidelijk.

Het stelt mij wel wat teleur dat het deeltijds abonnement nog niet echt op de agenda staat, want meestal worden de nieuwe tarieven ergens in het begin van het jaar bekendgemaakt. Ik vind dat eigenlijk een gemiste kans, want een deeltijds abonnement kan eigenlijk wel een interessante zaak zijn voor heel wat reizigers. Die Omnipas kost inderdaad maar 8 euro, maar dat is omdat de werkgever een groot deel bijpast. Dat is de reden waarom het maar zoveel kost. Los daarvan, die Omnipas wordt ook niet voor iedereen in dezelfde mate terugbetaald, dus ik vind dat ze daar verder naar moeten kijken. Wij hadden met de commissie al een bijna unaniem advies gegeven dat het toch een interessante ...

De voorzitter: Ik ga u moeten vragen om af te sluiten, collega.

Karin Brouwers (CD&V): Ik heb nog een laatste puntje. Ik ben blij dat ik eindelijk hoor waarom die versterkingsritten niet meer rijden. Het is waar dat de 12-jarigen allemaal de kans hebben gehad om zich te laten vaccineren, maar dat dat de reden was, was me niet helemaal duidelijk. Ik hoor natuurlijk, net als de collega's, klachten van mensen die zeggen dat de bussen vol kinderen zitten, net omdat die vierde golf zo'n 'schone golf' is. Er valt vast wel iets voor te zeggen dat vaccinatie een rol speelt, maar de perceptie bij de mensen is wel anders. Daar moeten we de komende maanden naar blijven kijken.

Sorry voor de iets uitgebreidere repliek, voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Voorzitter, ik wil eigenlijk verdergaan waar collega Brouwers gestopt is. De vaccinatiegraad is inderdaad hoog, maar dat is hij in de hele maatschappij en toch worden er overal strenge maatregelen genomen en is de boodschap om afstand te houden. Dan begrijpen mensen niet dat kinderen op

een bus allemaal op elkaar zitten en dat er geen plaats is. Het klopt wel, mijnheer Maertens, dat er ondertussen afstandsonderwijs is, maar mijn vraag is ingediend voordat die maatregel inging.

U sprak, minister, over de niet-gereden ritten door ziekte bij chauffeurs en daarom wilde ik even horen of er indicaties zijn dat de druktebarometer sinds het wegvallen van die versterkte ritten vaker in het rood gaat dan voordien. Bestaan daar cijfers over?

Mijn tweede bijkomende vraag gaat over de CO₂-metingen. U hebt gezegd dat die metingen niet zo evident zijn, maar zijn er ook resultaten van die metingen?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Als we de cijfers bekijken, dan zien we heel duidelijk dat ook De Lijn sterk geïmpacteerd is door de coronacrisis, wat ook logisch is. Ik wil in de eerste plaats hulde brengen aan al die chauffeurs die ritten overnemen van anderen en aan de planners, die soms zeer acuut wijzigingen moeten doorvoeren. Als het gaat over de planning, hoor ik dat men eerst kijkt om het schoolvervoer te garanderen, wat me een zeer verstandige keuze lijkt, maar u zegt ook dat ook drukke lijnen heringepland worden. Bedoelt u met 'druk' dat er veel volk op de bussen zit? Je kunt het namelijk ook omdraaien: als we laagfrequente lijnen niet meer bedienen, dan is er geen bediening meer, en dat zou ook geen goede zaak zijn. We kennen de discussies over het vervoer op maat en de buslijnen in landelijke gebieden. Als die lijnen als eerste worden geschrapt, dan lijkt me dat voor de mobiliteit van de mensen in die regio's absoluut geen goede zaak. Ik vroeg me dus af waar men bij die herinplanning in tweede orde naar kijkt: gaat dat over lijnen met veel mensen of lijnen met veel frequentie? Dat lijkt me geen verstandige keuze. Dan zorgt men er beter voor dat de laagfrequente lijnen minimaal bediend worden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen. Ik ondersteun uiteraard wat u zegt, mijnheer Maertens: zeer veel respect voor die chauffeurs en die planners die moeten schakelen door afwezigheid bij ziekte. Dat gebeurt in alle sectoren, maar zeker ook bij De Lijn.

De exploitatie, die bepaalt De Lijn autonoom. Het is niet aan mij als voogdijminister om te bepalen welke ritten al dan niet gereden moeten worden. De Lijn zelf geeft alleszins aan maximaal rekening te houden met de impact op de reizigers. Ze zullen in de eerste plaats inzetten daar waar de grootste groep reizigers wordt getroffen door niet-gereden ritten. Dat betekent dan vooral op de aanvoer naar scholen. Ze bekijken of ze laagfrequente ritten – ritten waar veel minder volk op zit – eventueel kunnen herplannen. Maar dat behoort tot de autonomie van De Lijn. Dat is het exploitatiemodel. Het is dan ook niet aan ons om daarop te interveniëren.

Ik begrijp dat De Lijn ervoor wil zorgen dat zo weinig mogelijk reizigers worden geïmpacteerd of dat de groep die wordt geïmpacteerd, zo klein mogelijk is. De Lijn bepaalt dat momenteel op die manier.

De cijfers die ik heb gegeven, zijn inderdaad van september en oktober. We hebben gevraagd of we ook al niet de cijfers van november kunnen krijgen, aangezien die zeker interessant zijn, gelet op de stijging van de curve, maar die cijfers heb ik helaas nog niet. Als ik ze volgende week zou krijgen, zal ik ze zeker ter beschikking stellen. Het is wel interessant om ze op te volgen. We hebben ze specifiek gevraagd, maar ze waren vandaag nog niet voorhanden.

De versterkte ritten zijn gekoppeld aan de vaccinatiegraad. Er is nu inderdaad dat afstandsonderwijs. Alleszins is de situatie nu heel anders dan in bijvoorbeeld september 2020, toen we volle bussen hadden en lang niet iedereen de kans had gehad om te worden gevaccineerd, zeker niet de min-18-jarigen. De situatie is dus wel wat anders. Ik hoop dat de druktebarometer, waarvan De Lijn aangeeft dat die continu wordt ingezet, indicaties blijft geven over of er moet worden geschakeld. Ik heb nu geen resultaten uit die druktebarometer. Maar ik neem aan dat De Lijn, zodra ze ziet dat bepaalde ritten overbevolkt zijn, ofwel een extra bus of eventueel langere bussen inzet, om het volk wat meer te spreiden. Maar ook dat behoort tot de autonomie, tot de dagelijkse werking van De Lijn. Ik zal navragen of ze aan de hand van gegevens van de druktebarometer bijschakelt of extra bussen of vervoersmodi inzet. Vandaag moet ik het antwoord op die vraag schuldig blijven. Ik weet dat De Lijn, wanneer de trams overvol zijn, extra toestellen inzet, maar ik weet niet of ze dat nu specifiek gekoppeld aan de barometer doet. We zullen die informatie zeker opvragen, want het is wel interessant om te weten.

Ik kom tot de cijfers over de CO₂-metingen die in het verleden zijn gebeurd. We hebben dat al behandeld in de commissie. Toen waren er rapporten. Maar De Lijn geeft aan dat die metingen niet echt heel waardevol zijn om te gebruiken, wegens het continu komen en gaan van mensen op de verschillende vervoerstoeestellen, de bussen en de trams, en het feit dat de deuren continu opengaan. Zij plaatsen die meters dan ook niet permanent. Ik weet niet of die rapporten al ter beschikking werden gesteld, maar we hebben het al behandeld in deze commissie. De Lijn geeft alleszins zelf aan dat zij er weinig meerwaarde in zien om continu een CO₂-meter te plaatsen, aangezien de evenwichtstoestand, de 'steady state', zoals zij die noemen, continu varieert en er dus eigenlijk geen evenwichtstoestand is om een continue meting te waarborgen.

Mocht ik in de loop van de komende dagen de cijfers van de niet-gereden ritten en het ziektepercentage van de maand november krijgen, wil ik die zeker nog ter beschikking stellen van de commissie.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw bijkomende antwoorden. Onze vragen werden ingediend toen de besmettingen op hun piek zaten en er nog geen Overlegcomités waren geweest om bijkomende maatregelen te nemen. Ik begrijp dat we, in aanloop naar de kerstvakantie, niet snel-snel versterkingsritten moeten inleggen. Maar ik hoop dat De Lijn, als eerste verantwoordelijke, de zaken goed in het oog houdt, met een soort van dashboard. Want de omikronvariant komt eraan en het is nog niet duidelijk wat voor effecten die zal hebben.

Op een bepaald moment zouden ze naar u moeten escaleren, indien er bijkomende maatregelen van de regering worden verwacht. Maar u hebt gelijk, ze moeten nu zelf hun job doen, in volle autonomie. De maatregelen die moesten worden genomen, zijn genomen. Maar we moeten zeer waakzaam blijven, voor na de kerstvakantie.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Het afstandsonderwijs zal de drukte op de bussen nu wel wat verminderen, maar laten we hopen dat dat niet meer nodig zal zijn na Nieuwjaar.

Minister, ik hoop dat die druktebarometer als een instrument wordt gebruikt om waar nodig in te grijpen en bijkomende bussen of trams in te zetten. Want anders is het wel een waarschuwing voor de reiziger, maar als er geen gevolg aan wordt gegeven, zou dat toch wel bijzonder jammer zijn.

Voorzitter, we komen hier ongetwijfeld nog op terug.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoorden.

Tot slot wil ik een bedenking maken en u ergens toe oproepen. We staan voor de kerstvakantie, een langere kerstvakantie. Gezien de verschillende maatregelen en beperkingen die werden opgelegd, ga ik ervan uit dat heel veel gezinnen toch een korte trip of vakantie dichtbij willen doen, niet het minst naar onze West-Vlaamse kust. Extra aandacht voor die kusttram zal dus misschien wel nodig zijn. Ik wil u vragen om aan De Lijn het signaal te geven dat zij daar specifiek naar moeten kijken. Ik verwacht toch wel een bepaalde drukte. Mensen zullen minder snel naar het buitenland trekken, maar met hun gezin in een appartementje of een woning aan zee vertoeven. Er is daarvoor dan ook specifieke aandacht nodig.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jan Laeremans aan Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over tweetalige publiciteit op de Ringtrambus – 786 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Laeremans heeft het woord.

Jan Laeremans (Vlaams Belang): Eind november, op 22 november om precies te zijn, zag een Grimbergenaar aan het station van Vilvoorde de Ringtrambus rondrijden, met op de flank een grote tweetalige advertentie om erfenissen aan een goed doel te schenken. Ik heb dan contact opgenomen met De Lijn, die mij doorverwees naar Lijncom, dat de communicatie omtrent hun publiciteit verzorgt. Na een aantal dagen wachten – ik had al geen antwoord meer verwacht – kreeg ik uiteindelijk op 26 november toch een mededeling. Ik zal ze voorlezen, want ik vind ze belangrijk: “We adviseren altijd onze klanten om de basisinhoud van hun boodschap in het Nederlands op te stellen, zoals dit ook vermeld staat in onze deontologische code. In de meeste gevallen wordt dit ook effectief opgevolgd.” Maar dan komt het: “Wij schikken ons in de uitvoering echter naar het grondwettelijk recht van een adverteerder zoals ook in onze deontologische code vermeld staat. In het geval van deze adverteerder wordt er gewerkt op zowel een Nederlandstalige als een Franstalige doelgroep. De trambus rijdt zowel op het grondgebied van het Vlaams als het Brussels gewest.”

Collega's, het is natuurlijk een feit dat deze bus ook eventjes op Brussels grondgebied rijdt, aan het UZ Jette om concreet te zijn, maar het overgrote deel van het traject ligt daarna in Vlaanderen, namelijk in Grimbergen, Vilvoorde, Machelen en Zaventem. En De Lijn is toch bij uitstek een Vlaams overheidsbedrijf.

Ik herinner me nog levendig dat wij in het verleden actie gevoerd hebben omdat we het opschrift van de bestemming vooraan op de bussen in het Nederlands wilden krijgen op Vlaams grondgebied, en pas in Brussel tweetalig. Na lang tegenpruttelen is dat uiteindelijk gerealiseerd, dankzij de gps-systemen enzo verder, die er in het begin natuurlijk niet waren.

Er zijn ook vaak protesten geweest tegen anderstalige reclame op de bussen, meestal Franstalig, tweetalig of Engelstalig. Ik citeer een parlementaire vraag uit 2012 van toenmalig Vlaams volksvertegenwoordiger Marleen Van den Eynde, die

had vastgesteld dat er toch nog steeds anderstalige publiciteit gevoerd werd: "Toch blijven er ondanks deze afspraken bussen en trams rondrijden met anderstalige reclame." Het antwoord van minister Crevits was toen: "De Lijn meldt dat de enige contracten waarop LijnCom ooit een uitzondering maakte, deze voor de campagnes "Nederlands leren" van de provincie Vlaams-Brabant en het Huis van het Nederlands zijn." Die moeten inderdaad Franstaligen aanzetten om Nederlands te leren. En we hebben dat uiteindelijk altijd aanvaard als een terechte uitzondering. Maar als ik dit antwoord nu lees van Lijncom, dan lijkt me het huidige beleid veel minder strikt te zijn.

We zouden het toch een ongelooflijk gemiste kans vinden als de Vlaamse overheid zijn klanten nu toelaat om te publiceren in de taal van hun keuze. Dat is hun grondwettelijk recht, maar dan mag dat ook in het Chinees en het Arabisch, want het staat in de Grondwet dat het gebruik van de taal vrij is. Dat betekent dat De Lijn rechtstreeks zou meewerken aan de verfransing of 'ontnederlandsing' van ons straatbeeld.

Ik heb dan ook de volgende vragen gesteld aan de beide ministers, minister Weyts en minister Peeters.

Werd de houding van Lijncom sinds 2012 steeds strikt aangehouden, en zijn er dus geen andere uitzonderingen toegestaan dan de campagne van de provincie Vlaams-Brabant? Of is die houding gewijzigd? Want zo moet ik toch het antwoord van Lijncom interpreteren, lijkt me.

Minister, wat is uw standpunt over de huidige tweetalige campagne op de Ringtrambus? Misschien is dat ondertussen al wel achter de rug.

Zult u maatregelen nemen om Lijncom terug te brengen tot de striktere interpretatie die minister Crevits destijds had afgesproken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen rond Lijncom. De raad van bestuur van Lijncom heeft op 7 september 2016 de problematiek van taalgebruik in advertenties besproken. Ingegeven door het grondwettelijk recht werd er besloten dat Lijncom steeds aan de adverteerders adviseert om in het Nederlands te communiceren. Maar wanneer de adverteerder wenst te adverteren in een andere taal, dan mag Lijncom dit toestaan. Zij hebben daarrond een deontologische code opgesteld, en die vindt u op de website www lijncom.be.

U vraagt ook naar mijn standpunt over de huidige tweetalige campagne op de Ringtrambus. Het standpunt is dat er moet worden gehandeld naar wat de wetgeving voorschrijft. De reclame waar u naar verwijst is reclame op de Ringtrambus, en die komt van vzw Testament.be, die als slogan heeft "Neem een goed doel op in uw testament" of "Ajoutez une bonne cause à votre testament". Ze heeft dat dan ook in verschillende communicatie-uitingen in België gebruikt, en heeft heel die communicatie ook opgezet op haar website, omdat dat een vzw is die in heel België opereert.

Kan dat of kan dat niet? Daarvoor moeten we in principe verwijzen naar artikel 30 en 129 van de Grondwet, die sowieso het gebruik van talen regelt. U weet ook dat op grond van artikel 129, §1, van de Grondwet de Vlaamse en de Franse Gemeenschap zelf een aantal elementen kunnen regelen voor het taalgebruik, onder meer voor bestuurszaken, onderwijs en sociale betrekkingen tussen werknemers en hun personeel.

De beperkingen op de taalvrijheid moeten restrictief geïnterpreteerd worden. Indien het taalgebruik niet uitdrukkelijk geregeld is, geldt in principe de vrijheid

van taal. Het voeren van reclame door een private adverteerder, in dit geval vzw Testament.be, valt hier onder de toepassing van de taalvrijheid, en dus niet onder de toepassing van de Bestuursstaalwet. Daarom geeft men mee dat er hier geen enkel juridisch probleem is dat de adverteerder zowel in het Nederlands als het Frans adverteert.

U vraagt ook of ik dan maatregelen neem om Lijncom terug te brengen tot een striktere interpretatie. Aangezien dit niet onder de taalwetgeving Bestuurszaken valt, aangezien hier de taalvrijheid speelt en aangezien het hier gaat over een private adverteerder, is het niet aan mij om op te treden. Het is Lijncom die daar zijn beleid toepast, dat men in september 2016 heeft goedgekeurd op de raad van bestuur. Daar hebben wij dus ook niets over te zeggen, voor alle duidelijkheid.

De voorzitter: De heer Laeremans heeft het woord.

Jan Laeremans (Vlaams Belang): Minister, uw antwoord ontgoocht mij ten zeerste, want dat is echt wel een beleidswending. Als ik de interpretatie van uw voorgangster lees uit 2016, ondertussen nog altijd uw collega in de regering, en van zoveel andere instellingen, dan begrijp ik dit gewoon niet. Ik weet dat de Belgische Grondwet destijds zo is gepercipieerd dat het gebruik der talen vrij is. En waarom was dat zo? Dat is om de Franstaligen toe te laten om altijd en overal hun taal te spreken. En de Vlamingen moesten zich als domme boerkes aanpassen. En wij accepteren dat nog altijd in 2021. Ik vind dat dus onbegrijpelijk.

Ik heb er geen probleem mee, minister, dat mensen onderling de taal spreken die zij willen. Ik doe dat ook. Maar wij vinden, en wij staan daar lang niet alleen mee, dat wie in Vlaanderen communiceert naar het bredere publiek, dus in reclamefolders, op affiches, in etalages, dat in het Nederlands moet doen. En ik weet dat wij de Grondwet niet aan onze kant hebben. Maar het is een beleid dat al 25 jaar aangehouden wordt door vele gemeentebesturen in de Vlaamse Rand, door het provinciebestuur, door vzw De Rand. En wij proberen die lijn hier zo consequent mogelijk te verdedigen. Vanuit gemeenten worden telkens brieven of mails gestuurd naar firma's en privépersonen die zich daar niet aan houden. En of dat nu over een testament gaat, over kauwgom of over koffie, het zal mij worst wezen. Er is geen enkel argument om in Vlaanderen het straatbeeld te verfransen.

En als u daaraan wilt meewerken, omdat u zich aan de regeltjes wilt houden die destijds, al bijna 200 jaar geleden, in België zijn afgesproken, uiteraard om de Franstaligen weer ter wille te zijn, dan vind ik dat een heel verkeerd signaal. Wij vragen dat u dat anders zou bekijken. Het zou mij zeer sterk verbazen dat uw collega, minister Weyts, daar ook zomaar mee akkoord zou gaan. Ik zal het hem nog eens vragen bij een andere gelegenheid. Maar wij vinden dat De Lijn uitdrukkelijk in het Nederlands moet communiceren, en hetzelfde geldt voor de reclame op hun bussen.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Minister, ik ben toch ook wel even geschrokken. Wat ons betreft is het ook 'no pasarán' om bussen in Vlaanderen die tweetalige reclame te laten voeren, zeker gelet op wat we eerder gezien hebben rond de aankondiging van de dienstverlening, zowel bij bussen van De Lijn als bij toestellen van de MIVB. Daar was het mogelijk om te wisselen naargelang het grondgebied waarin ze zich bevinden, en de taalwetgeving van dat grondgebied. De heer Laeremans verwees er daarnet ook al naar.

Ik stel mij toch vragen bij de deontologie van het bedrijf Lijncom. Ik heb de deontologische code opgezocht en daar staan een aantal zaken in met betrekking tot het gebruik van het Nederlands. Zo worden ze geacht zich te schikken naar het grondwettelijk recht, maar ze hebben wel de mogelijkheid om campagnes op basis

van boodschap of inhoud te weigeren, mits ten gronde gemotiveerd. Verder staat erin: "Bij reclamevoering moet de Nederlandse taal de voertaal zijn met uitzondering van de merknamen" en "functioneel gebruik van een andere taal in campagnes die aanzetten tot het leren van de Nederlandse taal worden eveneens aanvaard". In de toeristische centra wordt het taalgebruik afgestemd op het taalgebruik in de bestuurszaken. De uitzondering van de campagnes om Nederlands te leren wordt expliciet genoemd maar over goede doelen, wat deze advertentie beoogt, staat er niets in. Volgens ons kon De Lijn of Lijncom dit mits ten gronde gemotiveerd perfect weigeren.

Mijn bijkomende vraag is de volgende, al vermoed ik dat het antwoord negatief is. Heeft Lijncom een poging gedaan om die anderstalige reclame te weigeren en zo ja, is die aanvrager daar tegen ingegaan?

U zei daarnet dat Lijncom het tegenovergestelde gemotiveerd heeft om niet te moeten afwijken en dit toch toe te staan. We betreuren dit ten zeerste.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, het is intussen tien jaar geleden. In 2011 heb ik uw voorganger minister Crevits hierover ondervraagd. Ik moet zeggen dat haar antwoord iets strikter in de leer was. Ik ben zelf Vlaams-Brabantse. Wij voelen de invloed van het Frans elke dag, zelfs tot in Leuven. Daarom heb ik er altijd op gehamerd dat reclame op de bussen van De Lijn in het Nederlands moet zijn, met wat uitzonderingen voor een ondertiteling of een filmtitel. De collega heeft het voorgelezen uit de huidige deontologische code. Ik vroeg me af of u als bevoegd minister voor De Lijn niet de nodige aandacht kunt vragen om daar opnieuw strikter op te letten en dat in het kader van de discussies over het openbaardienstencontract op tafel te leggen, want Lijncom is een dochter van De Lijn.

We moeten hier op een goede manier mee omgaan, want we moeten ook niet onnozel doen. De wereld verandert. Als we ons 'machientje' opendoen krijgen we constant anderstalige reclames via het internet. Er komt zoveel binnen. Er is een andere wereld, dat is waar. Maar De Lijn is Vlaams. We zijn hoofdaandeelhouder vanuit Vlaanderen. Dan vind ik toch dat de boodschappen die op die bussen staan in het Nederlands mogen zijn, zoveel als mogelijk. Uitzonderingen kunnen, als ze gemotiveerd worden, zoals collega De Coninck terecht zegt. Ik heb het gevoel dat dit hier niet gebeurd is. Als je dat één keer lost, gaan ze daarin verder. Daarom moet je er nu de rem opzetten. Ik denk dat we dat hier toch al met een aantal partijen en een aantal Vlaams-Brabanders uitdrukkelijk vragen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank voor de bijkomende opmerkingen. Ze geven mij de kans om een en ander te verduidelijken.

Collega's, we hebben een regeling en wetgeving over het gebruik van talen in bestuurszaken. Die wetgeving moet gehonoreerd worden door De Lijn, aangezien De Lijn sowieso een overheidsbedrijf is waar de Vlaamse overheid in participeert. We hebben een raad van bestuur, een aantal regeringscommissarissen en dergelijke en ik ben voogdijminister van het extern verzelfstandigd agentschap (EVA) De Lijn. De Lijn heeft ook een dochtervennootschap, en dat is Lijncom. Ik ben geen voogdijminister van Lijncom. We hebben met de Vlaamse overheid geen regeringscommissarissen of afgevaardigden in de raad van bestuur van Lijncom en we duiden ook geen mensen aan in Lijncom. Dat is één.

Twee, ik heb heel duidelijk gezegd dat als De Lijn communiceert zij de taal in bestuurszaken moet respecteren. Dat is duidelijk. Lijncom kan en mag een contract sluiten met een private adverteerder om reclame te voeren op de bussen van De

Lijn. Hier is dat een vzw met de naam Testament.be. Ik neem aan dat zij hun eigen interne regeling respecteren. Jullie kunnen dat allemaal vreemd vinden of gewijzigd of verregaand, maar die interne regeling is vastgelegd in een raad van bestuur van Lijncom, waar ikzelf en mijn voorganger Weyts niets over te zeggen hebben.

Op 7 september 2016 heeft de raad van bestuur van Lijncom een regeling uitgewerkt over hoe om te gaan met communicatie door adverteerders op de bussen. Daarin staat heel duidelijk dat er bij voorkeur gecommuniceerd moet worden in het Nederlands, maar dat adverteren in een andere taal toegestaan kan worden. Dat is wat hier gebeurt. Er is een vzw Testament.be die oproept om te investeren in goede doelen. Zij doet dat over het hele land. Vandaar dat het er in twee talen staat. Dat is louter een overeenkomst tussen Lijncom en die adverteerder. Het is ook geënt op het verslag van de raad van bestuur van 2016.

Als jullie van oordeel zijn dat de raad van bestuur een dergelijke regeling niet had moeten nemen, dan moeten jullie zich wenden tot de raad van bestuur van Lijncom. Ik ben geen voogdijminister van Lijncom en deze communicatie wordt niet door De Lijn zelf gevoerd. De Lijn heeft zich te houden aan de taal in bestuurszaken. Dat lijkt me heel duidelijk. Ik zie ook geen wijzigingen in de afspraken die daarover in 2016 gemaakt zijn.

De voorzitter: De heer Laeremans heeft het woord.

Jan Laeremans (Vlaams Belang): U zegt dat het een contract is tussen Lijncom en een private adverteerder en dat u niets te zeggen hebt aan de taal die op de bussen staat. Dus moeten de Vlaams-Brabanders maar accepteren dat die lijnbus daar rondrijdt in het Engels, in het Arabisch, in het Chinees. Want er is een contract tussen die twee. Sorry, als u de perceptie wilt scheppen dat u helemaal geen voeling hebt met taalgevoeligheden in Vlaams-Brabant, dan moet u zo vooral voortdoen. Ik vind het onbegrijpelijk. Men heeft het destijds misschien niet goed in de gaten gehouden. Dat zou kunnen. Ik zal dat vragen aan uw collega Ben Weyts. Maar het is de eerste keer dat het ons zo erg opvalt, en het kan voor ons echt niet. Ik hoor uw ene coalitiepartner zeggen 'no pasarán' en de andere stelt dat het nooit de bedoeling was en dat het niet strikt genoeg is. Wel, dan vind ik dat we dat absoluut moeten terugdraaien en Lijncom moeten laten weten dat we daarmee niet gediend zijn en dat het dringend herbekeken moet worden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over autokeuring op afspraak
– 804 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, dit is een vraag recht uit de praktijk waar ik heel veel vragen over krijg. Het gaat over de autokeuring. We weten dat het bijzondere tijden geweest zijn vorig jaar. Iedereen heeft op een andere manier moeten schakelen. De autokeuring heeft een tijd stilgelegen en toen is er met uitstel gewerkt. Men is ook meer en meer beginnen te werken met het aanmelden van de wagen op afspraak. Op zich is dat een goede zaak. Ik merk dat er heel wat autokeuringscentra zijn die alleen maar op afspraak werken. Ze laten het vrij voorrijden niet meer toe.

Nu blijkt dat heel wat mensen die een uitnodiging voor de jaarlijkse keuring krijgen, plots merken dat er geen plaats meer is en dat er geen afspraak meer kan worden

gemaakt voor de vervaldatum. Dat is natuurlijk vervelend want als je later gaat, moet je een boete betalen en intussen rijd je rond met een wagen die niet gekeurd is.

Ik hoor dat er problemen zouden zijn met de capaciteit van de autokeuringscentra. Dat is vervelend voor heel wat mensen.

Minister, hebt u een zicht op de capaciteit van de verschillende keuringscentra in Vlaanderen?

Hoe verhoudt deze capaciteit zich tot het aantal wagens dat voor corona werd gekeurd?

Werkt u aan een kader om de problematiek van het niet tijdig kunnen maken van een afspraak, op te vangen?

Zult u de keuringscentra in de toekomst opleggen om het aantal tijdssloten met vrij voorrijden uit te breiden?

Wat als je een afspraak hebt na de vervaldatum en controle krijgt van de voertuigpapieren? Komt er dan naast de boete in de keuringscentra ook nog eens een verkeersboete?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, de capaciteit van de keuringscentra is eerder een stabiel gebleven. De bezettingsgraad in 2019, 2020 en 2021 is nagenoeg dezelfde. Men kan dus niet zeggen dat er felle fluctuaties zijn. Het blijft ongeveer hetzelfde. Na de lockdown in maart 2020 waren er wel wat opstoppen omdat toen heel wat mensen zich moesten aanmelden om een geldig keuringsbewijs te hebben. Het heeft zich genormaliseerd en er is niets meer van te merken. De centra zijn een aantal weken dicht geweest maar na overleg met GOCA (Groepering van de Vlaamse erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) zijn ze opnieuw geopend.

Mijn administratie overlegt op regelmatige basis met de koepel van de keuringsbedrijven, GOCA Vlaanderen, om de continuïteit van de dienstverlening op een klantvriendelijke manier te garanderen. Een van de werkpunten is om het afsprakensysteem performanter te maken zodat de burger sneller een afspraak kan maken.

Alhoewel de groene kaart die enkele weken voor het verstrijken van de geldigheidsdatum van het keuringsbewijs in de bus valt, slechts een administratieve herinneringskaart is, hebben we in 2020 de termijn opgetrokken naar vijf weken. Zo weten mensen dat ze zich uiterlijk binnen de vijf weken moeten aanmelden en het liefst al een afspraak boeken. Het is aan eenieder om zelf rekening te houden met de vervaldatum van het keuringsattest.

De erkende keuringsbedrijven zijn autonome bedrijven. We kunnen hen niet verplichten om tijdsloten op te leggen. We vragen hen wel om de beschikbare capaciteit en het aantal verstuurde uitnodigingen en geschatte aantal voorgereden voertuigen goed met elkaar te matchen.

Op dit moment werken de meeste keuringsondernemingen met afspraak en vrije aanbieding. Voor de keuringsondernemingen die uitsluitend op afspraak werken, blijft het een uitdaging om alle klanten snel een afspraak te geven. Het is soms wel een probleem.

Het is aan hen om dat zelf te organiseren. Ze moeten er zelf op willen ingaan. Ze werken wel allemaal – en ik heb er in het verleden op gehamerd – met een digitaal

afsprakensysteem om de wachttijd voor alle mensen in vrije aanbidding te verminderen. Uit de cijfers blijkt dat door het digitale afsprakensysteem, de wachttijd in de vrije aanbidding met ruim 75 procent vermindert.

Een keuringsbewijs dat vervallen is geeft aanleiding tot een toeslag wegens laat-tijdigheid bij de periodieke keuring. Tijdens een politiecontrole riskeert men een boete wegens vervallen keuringsbewijs.

De herinneringskaart is, zoals reeds gezegd, louter administratief en mag niet gezien worden als uitnodiging om zich naar de technische keuring te begeven. Iedereen moet weten dat hij zich tijdig moet aanbieden wanneer zijn keuringsbewijs dreigt te vervallen. Iedereen moet zich dus tijdig in regel stellen. De groene kaarten worden vijf weken vooraf verstuurd, maar het is aan ieder om zich tijdig in regel te stellen. Als men weet dat het drukke periodes zijn in de keuringscentra, boek dan op tijd een afspraak. Wachten op een vrije aanbidding, kan soms lang duren.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord.

We weten allemaal dat de groene kaart maar een administratieve zaak is en dat je het automatisch moet weten. Maar in de praktijk beseffen de meeste mensen pas dat ze naar de keuring moeten, op het moment dat ze die groene kaart krijgen. Ik heb al van vele mensen gehoord dat je, op het moment dat je de kaart krijgt en je wilt een digitale afspraak maken, dat niet meer gaat.

Het komt er dus op neer dat je sowieso die toeslag moet betalen om je auto te laten keuren en dat je daarnaast ook nog eens het risico loopt om controle te krijgen. Volgens mij is er echt wel iets mis met de capaciteit om op tijd te kunnen boeken. Het is overmacht want je kunt het gewoon niet. Het is nogal makkelijk om te zeggen dat iedereen maar op voorhand moet weten dat men die afspraak moet vastleggen. Er is echt wel een probleem in de praktijk. Ik hoor ook van garagehouders dat zij hier heel veel klachten en opmerkingen over krijgen.

Ik denk dus dat er eens goed moet worden nagegaan hoe men dat beter kan organiseren. Het komt er eigenlijk op neer dat je meer moet betalen om je auto te laten keuren. Dat kan toch echt de bedoeling niet zijn. De kaart wordt verstuurd, dat heeft het nut om mensen attent te maken. Als je dan in de onmogelijkheid bent om in orde te zijn, dan is het toch wel eigenaardig.

Minister, ik zou toch echt wel willen vragen om hierover eens met de keuringscentra in gesprek te gaan of de kaart vroeger te versturen. Of men die vijf weken of tien weken op voorhand verstuurt, zal het verschil niet maken voor de administratie. Misschien is dat een oplossing, want dit leidt tot heel veel onnodige frustratie bij de burger.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, op 6 mei heb ik in deze commissie al gewezen op de problematiek van de keuringscentra. Toen werden er ook problemen gesignaleerd door auto-eigenaars die niet tijdig hun auto konden aanbieden om gekeurd te worden waardoor ze inderdaad een toeslag moesten betalen. Ofwel moesten ze naar verder afgelegen keuringscentra rijden, wat natuurlijk ook een bijkomende belasting is.

Naar aanleiding van die problematiek heeft de Vlaamse Ombudsdienst aangegeven dat het de bedoeling was om zo snel als mogelijk opnieuw naar de orde van de dag te gaan. Ze stelden voor om één centraal telefoonnummer te maken waar men een

afpraak zou kunnen maken bij eender welk centrum. Ze gingen ook onderzoeken hoe ze de websites van de keuringscentra konden afstemmen. U gaf toen aan om met de sector in gesprek te gaan. Wat is daar de stand van zaken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wij zitten sowieso geregeld samen met de koepel van de keuringscentra met onder meer GOCA Vlaanderen om een en ander te bespreken. We hadden heel veel klachten na de lockdown, in heel het jaar 2020. Toen zijn er iets minder keuringen geweest, maar eigenlijk zit het allemaal in dezelfde lijn. Ik geef u de cijfers om dit te verduidelijken: in 2019 hadden we 2.546.000 keuringen. In 2020, het jaar waarin we problemen hadden door die lange sluiting, werden een aantal keuringsattesten verlengd en waren er 2.522.000 keuringen. In 2021, waarin een deel van 2020 werd opgenomen, waren er 2.641.000. Daarvan zegt men heel duidelijk dat de bezettingsgraad is genormaliseerd, en men geeft aan dat daar geen klachten zijn.

Mevrouw Schauvliege, ik hoor dat er in uw regio nog zeer veel klachten zijn. Ik zal dat zeker opnemen met onze administratie want het kan niet zijn dat mensen zonder geldig keuringsbewijs rondrijden nadat ze zich weliswaar hebben aangeboden, maar niet binnen geraakten bij een keuringsbedrijf. Ik zal dat zeker mee opnemen en te rade gaan bij GOCA, om na te gaan of er in bepaalde keuringscentra of bepaalde regio's problemen zijn.

U geeft zelf aan dat de herinneringskaarten louter administratief zijn. We hebben de bedoeling om die in de loop van 2022 zonder tussenkomst van de federale overheid sneller of nog vroeger op te sturen. Als we die 7 à 8 weken van tevoren opsturen, is dat ook niet goed, want we zien dat heel wat mensen uitstelgedrag vertonen. We willen ze wel nog wat vroeger verzenden zodat men tussen de oproepingskaart en het bekomen van een afspraak in een keuringscentrum meer ruimte heeft. Hopelijk kan dat soelaas bieden.

Ik moet u eerlijk zeggen dat we de laatste tijd geen klachten hadden, maar als u nog klachten hebt in bepaalde regio's, dan hoor ik dat graag, want dan moeten we onderzoeken wat daar gaande is. Misschien zijn er een aantal centra die alleen op afspraak werken en vormt dat het probleem, maar we zullen dit zeker opnemen met GOCA Vlaanderen of met de keuringscentra zelf.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, bedankt dat u in overleg gaat en dat u de problematiek zult bekijken. Die is er wel effectief en het gaat inderdaad over centra die alleen op afspraak werken. Als je natuurlijk binnen die vijf weken geen afspraak meer kunt maken, is dat een probleem.

Een en ander heeft te maken met het feit dat die oproepingsbrieven wel vijf weken op voorhand worden verstuurd, maar door de trage postbedeling echt laat toekomen en dat je dan de mogelijkheid niet meer hebt om een afspraak te maken. Dat moet zeker worden bekeken, want het kan niet de bedoeling zijn dat men automatisch een toeslag moet betalen omdat men niet tijdig een afspraak kan boeken, en dat men daarnaast ook nog eens illegaal rondrijdt met een ongekeurde auto. Bedankt om dit ter harte te nemen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dringende herstellingswerkzaamheden aan het Schipdonk- en Leopoldkanaal – 852 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (CD&V): Minister, ik heb u op 17 juni en 1 september 2021 twee schriftelijke vragen gesteld over de onderhoudswerken van de middendijk van het Schipdonk- en Leopoldkanaal.

Om Gent en de Leiestreek van overstromingen te vrijwaren, werd in 1863 het verbindingstuk van het Afleidingskanaal van de Leie tussen Schipdonk in Zomergem en Heist in gebruik genomen. Reeds meer dan 150 jaar heeft het zijn waterafvoerfunctie met glans vervuld. Het betreft de uitlaatklep voor waterbeheersing van het Leiebekken. Bij grote Leiedebieten zorgt het Schipdonkkanaal ervoor dat Gent en de Leiestreek van overstromingen gespaard blijven.

Naar aanleiding van de spontane dijkbreuk van de middendijk bij normale waterpeilen in Damme op 30 december 2018 werden verschillende parlementaire vragen geformuleerd. In de antwoorden verwijst de toenmalige bevoegde minister steeds naar de geplande onderzoeken door een multidisciplinair team. Uit tal van onderzoeken en vaststellingen door multidisciplinaire teams en het KennisNetwerk Dijken (KND) blijkt dat er dringend herstellingswerken moeten gebeuren.

De Vlaamse Waterweg (DVW) baseert zich op de uitgevoerde studies en vermijdt piekbelasting bij intensieve afvoerfunctie. DVW zal het Afleidingskanaal van de Leie enkel inzetten bij verhoogde maatschappelijke noodzaak en als alle andere afvoeropties zijn ingezet.

In het antwoord van de minister op mijn schriftelijke vraag van 1 september 2021, lees ik: "Het verhoogd risico op toekomstige bresvorming in de middendijk is moeilijk te becijferen. De informatie uit verschillende studies en proeven uit de periode 2019-2021 wordt gebruikt om beheersmaatregelen (verhoogde monitoring, aangepaste waterhuishouding met lager waterpeil en kleiner peilverschil tussen beide kanalen) te nemen om de toename van risico's zo beperkt mogelijk te houden. Duidelijk is wel dat dringend werk moet gemaakt worden van een structureel herstel over grote afstand van de middendijk. Het ontwerp daarvan en een antwoord op de andere deelvragen worden onderzocht door een extern studiebureau dat werd aangesteld in augustus 2021. De studieopdracht moet ons de concrete wijze, fasering en budgettering van de vereiste definitieve herstel- en beheersmaatregelen kunnen opleveren."

Minister, aangezien periodieke waterafvoerpieken zoals van 1995 en 2002 op elk ogenblik kunnen optreden, wil ik u enkele vragen stellen. Bent u op de hoogte van het risico dat wordt gelopen door het uitstel van de herstelwerkzaamheden door de aanstelling van een extern studiebureau? Dat levert dus wat vertraging op. Op welke manier zult u zorgen voor een zo snel mogelijk herstel van het Schipdonk- en Leopoldkanaal?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord

Minister Lydia Peeters: Mijnheer De Roo, u verwijst naar mijn omstandig antwoord op uw schriftelijke vragen. Ik kan u verzekeren dat onze administratie zich zeer goed bewust is van de risico's die er op dit ogenblik zijn. Deze risico's kunnen we niet snel genoeg verminderen door gerichte en juiste investeringen asap uit te voeren. Net daarom heeft De Vlaamse Waterweg beslist om een extern

studiebureau aan te stellen, om zo sneller werk te maken van de noodzakelijke herstellingen aan de middendijk.

Er zijn inderdaad al een aantal studies uitgevoerd, zoals in de schriftelijke vragen is omschreven. De voorbije maanden werden de onderzoeksresultaten van de reeds uitgevoerde studies verder geanalyseerd. Hierbij werden de beschikbare databronnen gecombineerd: de visuele waarnemingen, tal van metingen, sonderingen enzovoort. Dit moet toelaten om de meest kritische zones en eventuele lokale anomalieën te detecteren, en daarmee zo snel mogelijk aan de slag te gaan.

Tegelijk heeft men via een aantal labo-onderzoeken meer gedetailleerde grondparameters bepaald. Dit alles moet ertoe leiden een aantal stabiliteitsstudies en ontwerp oplossingen heel gericht en correct uit te voeren.

De risico's zijn gekend en men wil op een correcte wijze alle mogelijke gegevens aanpakken en alle mogelijke werken gefaseerd uitvoeren. De middendijk kan immers falen op verschillende manieren. Een snel herstel van één element, bijvoorbeeld enkel een breuksteenbestorting, kan wel voor meer veiligheid zorgen voor een bepaald item, maar kan ook een onmiddellijke impact hebben op andere facetten. Daarom zegt DVW dat het extern studiebureau alles moet opvolgen, coördineren en de werken plannen. Vertraging is dus zeker niet wat we willen, maar wel een gecoördineerde en gefaseerde aanpak voor dat noodzakelijke herstel.

Ik kom tot uw tweede vraag, over het zo snel mogelijk tot een herstel komen. Ze doen er alles aan om de herstellingen in de meest kritische zones zo snel mogelijk op te starten. Dat zal alleszins gebeuren in 2022. Er zijn daarvoor ook middelen opgenomen in ons investeringsplan. In 2021 hadden we een vast bedrag van 1 miljoen euro inzake onderhoud staan voor de kokers van Heist. Daarbovenop is voor 2021 ook een bedrag voorzien van ruim 2 miljoen voor herstellingswerken. Ook voor 2022 hebben we 1 miljoen voor de kokers van Heist en daarnaast 2,5 miljoen euro voor de middendijk. We gaan zeker asap over tot het uitvoeren van de herstellingswerkzaamheden. Het ligt ook in de intentie om daar in 2022 zeker aan voort te werken. Maar het gebeurt dan wel aan de hand van een extern studiebureau, dat de werken verder zal faseren en uitrollen om te zorgen dat we beveiligd zijn tegen een nieuwe breuk in die middendijk.

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (CD&V): Uw antwoord stelt mij iets meer gerust dan het antwoord op mijn schriftelijke vragen omdat u het hoge risico ervan en de noodzaak voor het snel herstel hier ook uitspreekt. In het antwoord op mijn schriftelijke vragen kwam het vooral als een opsomming van heel wat zaken die nog bestudeerd moesten worden, terwijl heel wat risico's al gekend zijn. De staat van de middendijk is vandaag niet goed. Het kan op verschillende momenten, bij wijze van spreken morgen of overmorgen, gebeuren dat daar een dijkbreuk is van die middendijk.

In die zin lijkt het mij goed om die vaart er ook achter te zetten. Ik hoop dat dat extern studiebureau met de verschillende cijfers en de verschillende analyses en de extra cijfers of waarnemingen die ondertussen zijn opgevraagd, snel tot resultaten kan komen. Ik hoor u zeggen: opstart in 2022. Dat is zeer dichtbij, maar 2022 is ook nog lang, om het zo te zeggen. Kunt u misschien iets concreter zijn? Wanneer zou dat studiebureau nu tot een conclusie moeten komen waarmee men effectief aan de slag kan? Wanneer zou dat dan ingang kunnen vinden op het terrein?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer De Roo, het is daarom misschien ook goed dat u de vraag om uitleg hebt ingediend. In de schriftelijke vragen – ik heb ze hier ook bij mij liggen – staat inderdaad heel veel opsomming van alle mogelijke studies en dergelijke. Ik zeg zelf ook heel vaak dat we moeten overgaan tot actie en niet blijven studeren.

Hier is het specifiek omdat het allemaal zo verweven is met elkaar dat men dat extern studiebureau onder de arm genomen, om te bekijken hoe we stap voor stap een en ander gaan doen. Dat bureau gaat op basis van alle uitgevoerde studies daarmee aan de slag om gericht dat werk te doen en dan dat werk te doen.

Een heel juiste timing van de uitvoering van de werken heb ik nu niet bij me. Maar ze willen alleszins de meest kritische zones in 2022 aangepakt hebben. Ook in 2023 zullen nog werken uitgevoerd worden, sowieso. Men zal daar gestaag en aan de hand van wat het extern studiebureau aanbeveelt, werken uitvoeren. Ik neem aan dat dat, zodra ze de heel concrete timing hebben, ook online en zeker ook naar mensen in de omgeving gecommuniceerd zal worden, zodat er daar voor iedereen wat meer geruststelling is. Hopelijk kan dat ook u geruststellen.

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (CD&V): Dank u voor uw bijkomend antwoord, minister. Ik denk dat het risico hoog op de radar moet staan en dat de verschillende gegevens nu heel snel tot hun conclusie moeten komen. Laat ons vooral hopen dat er ondertussen geen calamiteiten optreden en dat een deel van het risico, bijvoorbeeld de slechte staat van de middendijk die nu al gekend is, dan geen plots probleem vormt. Ik hoop vooral dat de herstellingswerkzaamheden op korte termijn uitgevoerd kunnen worden. Dank u voor de opvolging daarvan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de belbuscentrale en het leerlingenvervoer – 855 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

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

Jos D'Haese (PVDA): Ik heb een vraag over het leerlingenvervoer en de belbuscentrale, een beetje in een ander licht dan we het hier tot nu toe besproken hebben.

Even ter herinnering: bij de invoering van de basisbereikbaarheid zouden het leerlingenvervoer en de belbuscentrale, die op dit moment door De Lijn worden georganiseerd, overgaan naar de mobiliteitscentrale. Dat is de theorie. De praktijk is natuurlijk dat de basisbereikbaarheid uitgesteld is, onbekend voor hoelang. Hoewel de oorzaak van die vertraging opgelost lijkt, hebben we nog geen nieuwe datum. Ik neem aan dat we die vandaag ook niet gaan horen.

Er wordt hier heel veel over gesproken, en deze vraag maakt duidelijk dat dat wel echt een serieuze impact heeft. Er zijn veel discussies geweest over wat er met het personeel dat werkt in het leerlingenvervoer en de belbuscentrale, moest gebeuren. Jullie herinneren je dat ongetwijfeld nog wel. Dat heeft als gevolg gehad dat De Lijn is begonnen met dat personeel intern te verschuiven, om ervoor te zorgen dat die bij de overgang naar basisbereikbaarheid niet zouden moeten worden ontslagen. Het gevolg daarvan is dat er op dit moment zowel bij de belbuscentrale als bij het leerlingenvervoer een fameuze onderbezetting is, omdat

men er eigenlijk van uitging dat men binnen een kleine maand zou overgaan naar basisbereikbaarheid en dat men die taken niet meer als De Lijn zou moeten doen.

De impact daarvan is heel concreet. Er zijn momenten waar er in de belbuscentrale nog één iemand aan de telefoon zit. Als die bezet is, geraak je er niet binnen. Er is heel wat expertise die nog binnen De Lijn zit, maar op de verkeerde plek, die niet meer in die belbuscentrale of bij dat leerlingenvervoer zit, maar op een andere plek. Er worden bij de belbuscentrale heel wat ritten geschrapt omdat men te weinig personeel heeft om het te organiseren. En over het leerlingenvervoer moet ik jullie niet zeggen dat daar zeer grote uitdagingen zijn, dat er hier heel veel is gesproken over wat er allemaal niet moest worden onderzocht en aangepast en over creatieve methodes en reisplannen die moesten worden aangepast. Maar eigenlijk is er op dit moment amper volk om dat vast te pakken.

Je zou kunnen zeggen dat De Lijn dan maar gewoon extra personeel moet aannemen. Dat zou natuurlijk inderdaad moeten. Het probleem is alleen dat er bij De Lijn geen budget is, door het gebrek aan coronacompensatie het afgelopen jaar en doordat er ook geen middelen voorzien zijn voor De Lijn om de omschakeling te maken naar basisbereikbaarheid. Dat maakt dus dat er vandaag een tekort aan middelen is om die diensten aan te vullen en ook dat er een totale onzekerheid is over de toekomst van die diensten. Gaan die nog blijven bestaan, ja of neen? Hoelang zullen die nog blijven bestaan? Dat is allemaal niet duidelijk. Stel nu bijvoorbeeld dat de basisbereikbaarheid toch in zou kunnen gaan in juli 2023 – ik zeg maar wat – en het leerlingenvervoer dan pas een half jaar later bij de nieuwe mobiliteitscentrale kan, dan spreken we van het inkantelen van het leerlingenvervoer in januari 2024. Dan gaan we nog twee jaar op deze manier moeten voortdoen. Ik denk dat het voor iedereen duidelijk is dat dat niet kan, dat je niet zo lang kunt voortwerken op onderbemande diensten, zeker niet in domeinen waar er zulke grote uitdagingen zijn als in het leerlingenvervoer.

Minister, ik heb daar dus een aantal vragen over voor u. Welke maatregelen gaat u nemen om de onzekerheid bij het personeel van die diensten te verhelpen? Op welke manier wilt u de coördinatie van het leerlingenvervoer bij De Lijn versterken om in te kunnen spelen op de noden die daar vandaag bestaan? Zult u middelen vrijmaken om die versterking mogelijk te maken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer D'Haese, voor uw vragen.

Dat er onzekerheid is, kunnen we niet ontkennen. We weten allemaal dat in 2019 het decreet Basisbereikbaarheid goedgekeurd is, dat we op dit ogenblik bezig zijn met de uitrol van heel wat elementen in het kader van dat decreet en dat een daarvan de planning van de ritten, het matchen van vraag en aanbod en dus de kwestie van de mobiliteitscentrale is. De mobiliteitscentrale is op dit ogenblik in die zin bezig met het capteren van heel wat data en zal er straks voor zorgen om een en ander op elkaar af te stemmen.

Verandering wekt onzekerheid op, dat weten we allemaal. Ruim een jaar geleden, toen er pas sprake was van de aanbestedingsprocedure van de mobiliteitscentrale, wilde De Lijn zelf ook meedingen. Initieel heeft ze dat ook gedaan. Ook toen was er al veel onzekerheid bij heel wat werknemers, die zelfs tot acties geleid heeft. Uiteindelijk heeft De Lijn zich daarvan afgehouden en niet langer meegedongen. Ik wil hiermee aangeven dat dit inderdaad onzekerheid veroorzaakt, zeker bij mensen die dagelijks bezig zijn met welbepaalde taken bij de belbuscentrale en bij het leerlingenvervoer, zoals u terecht aanhaalt. Bij de belbuscentrale werkten en werken er 33 medewerkers en bij het leerlingenvervoer ongeveer 14. Ik zeg 'werkten' en 'werken'. Een heel aantal mensen zijn, wetende dat er verandering op til was, van job veranderd. Dat kan via een interne mutatie of extern. Het is

alleszins niet zo dat die diensten momenteel onderbemand zijn, er zijn andere werknemers in de plaats gekomen.

Alleszins is het altijd zo dat er onzekerheid is als er verandering aan te komen staat. Dat kan ik zeker niet ontkennen. Daarom moeten mensen op de werkvloer heel goed geïnformeerd worden. Mijn administratie zegt dat men dat ook ten volle doet. Zowel vervoermaatschappij De Lijn als het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) hebben wat dat betreft al heel wat informatiesessies georganiseerd en doen dat nu nog, zowel in groep als individueel. Er zijn ook individuele gesprekken voor het overgaan naar het Departement MOW. Wat dat betreft zijn er dus continu gesprekken. Het staat natuurlijk eenieder vrij om al dan niet van job te veranderen.

Wat natuurlijk ook een onzekere factor is: als men nu weggaat bij de vervoermaatschappij De Lijn, de zelfstandige entiteit, en men wil naar de administratie gaan, dan heeft men natuurlijk vragen over de voorwaarden. Wat betekent dat individueel qua contracten en dergelijke? De wettelijke basis die daarvoor nodig is, is in uitwerking. Die werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering en zal ook ingediend zijn of worden bij het Vlaams Parlement. Zodoende zal alles vanaf 2022 geformaliseerd kunnen worden en kunnen mensen, als ze willen overstappen van bijvoorbeeld De Lijn naar het departement, sowieso hun rechten overnemen.

U geeft terecht aan, mijnheer D'Haese, dat een aantal mensen, zowel bij de belbuscentrale als bij het leerlingenvervoer, vertrokken zijn. Het gaat om 33 medewerkers bij de belbuscentrale en 14 bij het leerlingenvervoer. Er zijn ongeveer 83 belbuschauffeurs. Dat was toch de situatie eind 2020. Een aantal mensen hebben een andere job gezocht, niet allemaal, maar een aantal. Vandaag zijn er voor de uitvoering van die diensten ongeveer evenveel medewerkers in dienst. Er zijn natuurlijk nieuwe mensen gekomen. Want de taken zijn er vandaag nog altijd en moeten uiteraard ook ingevuld worden. Daarmee heb ik een antwoord gegeven op uw tweede en derde vraag.

Het is niet zozeer zo dat er nu binnen de exploitatiebudgetten van De Lijn extra middelen moeten worden vrijgemaakt voor die jobinvulling. Er zijn mensen vertrokken maar er zijn ook andere mensen in de plaats gekomen. Het is dus niet zozeer zo dat er dringend een versterking moet komen wegens een aantal dringende noden. We moeten natuurlijk wel zien dat er altijd voldoende personeel is om, zolang dit nog bij De Lijn blijft, die jobinvulling op een volledig correcte manier te doen. Er moet inderdaad voldoende bestaffing zijn, zowel voor de coördinatie van het leerlingenvervoer als voor de belbuscentrale als dusdanig. Die bestaffing moet natuurlijk volledig in orde zijn. Het is uiteraard de taak van De Lijn om daarvoor te zorgen.

Dus in een notendop twee dingen: de regelgeving om al dan niet over te gaan richting administratie, richting MOW, zit in de finale fase en de reglementaire basis komt daarvoor naar het parlement. De coördinatie van het leerlingenvervoer en de belbuscentrale wordt door een heel aantal mensen behandeld. Dat zal zo blijven tot er al dan niet wordt overgeheveld naar de mobiliteitscentrale.

Gezien de krapte op de arbeidsmarkt en gezien de mobiliteitscentrale die straks in werking treedt en nog veel mensen gaat aanwerven, moet niemand schrik hebben dat hij of zij uit de boot zal vallen. Opnieuw, er is straks extra workload bij het Departement MOW voor de contracten en het matchen van bestekken. Er is nog heel wat workload nodig bij de mobiliteitscentrale. Vacatures zullen er meer dan genoeg zijn voor wie niet wil muteren binnen De Lijn zelf of richting het Departement MOW.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat de regeling om over te gaan naar het departement in orde komt. Dat is een goede zaak.

Maar op zich was dat niet de vraag. De vraag ging echt over de taken die nu moeten worden uitgevoerd en waar de mensen nu zitten. U hebt cijfers genoemd van eind 2020 en zegt dat die vandaag soortgelijk zijn. Hebt u de cijfers van vandaag? U zegt dat de bestaande nog in orde is, maar ik verneem van het terrein iets helemaal anders: de mensen die vertrokken zijn, worden niet vervangen. Er zit een gat in de diensten vandaag en we merken dat.

Hebt u de cijfers van vandaag? Die kloppen totaal niet met wat ik hoor op het terrein en wat daar te merken valt.

U zegt dat er geen extra budgetten nodig zijn om dat op peil te houden. Dat is opnieuw de theorie. De praktijk is natuurlijk tweeledig. Ten eerste heeft De Lijn in het afgelopen jaar geen volledige compensatie gekregen voor de coronacrisis. Die staat ook niet gebudgetteerd voor volgend jaar. U wilt daar een begrotings-aanpassing voor doen. Kunt u nog zeggen of dat enkel voor vorig jaar is of ook voor dit jaar? Daardoor zitten de budgetten echt heel krap. Dat is de reden waarom het heel moeilijk is om personeel aan te werven om die gaten op te vullen. Ten tweede staan we voor enorme uitdagingen in het leerlingenvervoer. Er is uitbreiding nodig van die diensten en er moeten heel wat hertekeningen gebeuren. Dat maakt dat het in de praktijk niet evident is om binnen het budgettair kader te werken.

Ik heb nog een paar vragen over de mobiliteitscentrale. U zegt dat die volop bezig zijn met dataverzameling, maar die zijn toch al een tijdje gegund. Hebt u daar ondertussen een concrete projectregeling, een app, een website van gezien? Of zit dat echt nog volledig in de onderzoeksfase? Wat is de timing?

De centrale zou natuurlijk niet zelf rijden. Het leerlingenvervoer wordt niet overgenomen door de mobiliteitscentrale zelf, maar door andere partners; idem met de belbuscentrale en de overgang naar flexibussen enzovoort. Hoe staat het met de bestekken daarvoor vanuit de vervoerregio's om dat vervoer over te nemen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, ik wil me heel graag aansluiten bij de terechtvragen van collega D'Haese. Ik vind, minister, dat u nogal licht gaat over die onzekerheid die die diensten treft. Onzekerheid bij een hervorming is er altijd, zegt u, maar een hervorming sleept normaal gezien geen jaren en jaren aan. Dat is wat het hier zo moeilijk maakt.

Ik kom nog terug op de problemen met het personeel, maar ik heb in een schriftelijke vraag al vragen gesteld over het rollend materieel. U zegt dat u daar geen vervanging gaat doen.

We weten dus niet hoelang de oude belbussen nog zullen moeten rijden. Er is een probleem met de informatica van de belbuscentrale, die niet hernieuwd kon worden omdat het gewoon niet meer wordt bijgehouden, maar er wordt ook niet of te weinig geïnvesteerd in nieuwe dingen. Die mensen werken daar in bijzonder moeilijke omstandigheden.

De vragen met betrekking tot het personeel zijn terecht. Zijn die diensten nog voldoende bemand? Speelt het ook niet dat het voor De Lijn niet evident is om nieuwe mensen aan te trekken? U zegt wel dat ze daarna vlotjes terecht kunnen bij de mobiliteitscentrale of binnen het Departement MOW, maar ik weet niet of de profielen die tewerkgesteld worden op de belbuscentrale ook terecht zullen kunnen bij MOW. En voor de mobiliteitscentrale – tenzij u mij tegenspreekt – staat in de

gunning dat die evengoed in het buitenland gehost kan worden, dat het helemaal geen verplichting is om dat in Vlaanderen te doen. Ik denk niet dat die mensen zullen verhuizen naar een ander land om hun job te kunnen blijven doen.

Minister, u hebt een contract gesloten omtrent die mobiliteitscentrale en u hebt een hervorming waarvan u nog niet weet wanneer die zal ingaan. Maar het leerlingenvervoer is natuurlijk een zeer specifiek aspect van de mobiliteitscentrale, waarvan je eigenlijk zou kunnen zeggen dat die losstaat van de hervorming basisbereikbaarheid. We gaan daar hopelijk heel wat hervormingen zien. Het is woensdag in een resolutie in de plenaire vergadering ook gevraagd dat u die verantwoordelijkheid opneemt en dat u op korte termijn zorgt voor een oplossing voor de lange ritduur. Het zou eigenlijk ook al sneller kunnen gebeuren door de mobiliteitscentrale dan de invoering van basisbereikbaarheid. Zult u de mobiliteitscentrale inderdaad sneller laten werken voor het leerlingenvervoer dan voor de totale hervorming basisbereikbaarheid?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik wil me aansluiten bij de terechte bezorgdheden en vragen. Dit is iets waar wij al meerdere keren voor hebben gewaarschuwd. De mensen van De Lijn moeten al jaren meer doen met minder. Dat is de boodschap die ze altijd krijgen. Die taken gingen daar weggehaald worden, maar elke keer wordt de invoering uitgesteld. Dat is niet de schuld van De Lijn. Die fouten liggen ergens anders. Iedere keer wordt het wel vanzelfsprekend gevonden dat De Lijn en die mensen opnieuw depanneren.

Toen de juridische procedures rond de mobiliteitscentrale begonnen, was De Lijn inderdaad al volop bezig met de reorganisatie, zoals dat ook verwacht zou mogen worden. De onzekerheid waarin die mensen moeten werken, mogen we niet minimaliseren.

Minister, ik maak me er zorgen over hoe we die dienstverlening zullen kunnen blijven garanderen, want we hebben er totaal geen zicht op wanneer de basisbereikbaarheid zal kunnen starten. Het is dus tweeledig.

Het is een bezorgdheid die ik absoluut wil onderschrijven.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, ik zal met uw laatste opmerking beginnen. 'Keer op keer wordt basisbereikbaarheid uitgesteld.' U zegt dat telkens op zo'n kritische toon. Wel, ik wil dan ook telkens hetzelfde antwoorden. Het eerste uitstel is er gekomen op vraag van de vervoerregioraden en op vraag van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Waarom? Omdat niemand klaar was op dat moment. Ik honoreer wat lokale besturen en vervoerregioraden mij vragen. Toen hebben we de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid op verzoek van de vervoerregioraden – u zetelt zelf in een vervoerregioraad, u was zelf mee vragende partij – uitgesteld.

Het tweede uitstel is er gekomen wegens problemen met de gunning. U zegt dat dat niet de fout van De Lijn is, en dat klopt. Ik heb dat ook niet aan De Lijn verweten. Maar ik heb wel altijd duidelijk gesteld dat wij niet konden voorzien dat er tweemaal een procedure wegens uiterst dringende noodzakelijkheid zou worden ingediend ten aanzien van een bestek dat in de markt werd geplaatst door het Departement MOW.

Er worden daar dagelijks heel veel procedures ingeleid. Ik wil niet telkens opnieuw zeggen dat het mijn persoonlijke fout is dat het decreet Basisbereikbaarheid niet kan worden uitgevoerd.

Daarjuist heb ik gezegd dat basisbereikbaarheid een volledig nieuw verhaal is, dat verandering en onzekerheid met zich meebrengt. We moeten zeker alert zijn voor mensen die vrezen hun huidige job niet meer te zullen kunnen uitoefenen. Wij moeten hun zeker genoeg informatie bieden en goed begeleiden. Er komt zeker een decreetale regeling voor de mensen die overgeheveld willen worden van De Lijn naar het Departement MOW.

Is dat dan een leegloop, zoals sommige mensen dat hier schetsen? De cijfers waarover ik beschik van het extern verzelfstandigd gezelschap over het leerlingenvervoer, zeker in het buitengewoon onderwijs, baren mij enorm veel zorgen. Ik heb dan ook gevraagd of het klopt dat De Lijn veel te weinig mensen heeft om dat vervoer goed te laten verlopen. Ik heb die cijfers mee. Voor de grote hervormingen bij De Lijn, waarbij het decentrale model met 5 entiteiten en een hoofdzetel in Mechelen nog gold, had men er voor het leerlingenvervoer in totaal 16,5 voltijd-equivalenten voor het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs. Eind 2020 had men een totaal aan voltijdequivalenten van 15,5. Dat is 1 voltijds equivalent minder. Vandaag zitten wij weer op 16 voltijdequivalenten. Ja, er zijn daar mensen die van job veranderd zijn. Bij de belbuscentrale is er eenzelfde evolutie waar te nemen. Daar hadden wij eind 2020 34 voltijdequivalenten, vandaag zijn dat er 35.

Ik herhaal dat wij alle aandacht moeten hebben voor wie van job wil veranderen. Ik hoor zowel van het Departement MOW als van De Lijn dat zij heel wat informatie-sessies met die mensen hebben, in groep en individueel. Maar de diensten die men vandaag verzorgt, belbuscentrale en leerlingenvervoer, moeten blijven bestaan zolang het decreet Basisbereikbaarheid niet wordt uitgevoerd. De Lijn verzekert mij dat men daar personeel voor heeft.

Voor het leerlingenvervoer moet er wel degelijk dringend een en ander veranderen. Ik zal aan de regering een nota voorleggen. U weet dat het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs een gedeelde bevoegdheid is. Ook het departement Onderwijs is erbij betrokken, naast vervoermaatschappij De Lijn. Ik hoop daar snel een wijziging in te kunnen krijgen. Die schrijnende situaties kan niemand aanvaarden. Er moet zowel een snelle kortetermijnoplossing komen als een gedegen lange-termijnoplossing waarbij er een goede spreiding is van het onderwijsaanbod.

Een aantal mensen vragen of we die mobiliteitscentrale sneller kunnen laten werken om bijvoorbeeld de match van het leerlingenvervoer beter te laten verlopen. Dat is een piste die onderzocht moet worden, maar ik wil wel even duidelijk verwijzen naar wat in het bestek of lastenboek stond voor die mobiliteitscentrale. Daarin stond heel duidelijk dat ze negen maanden de tijd heeft om alle mogelijke info en data te verzamelen en daarmee aan de slag te gaan, om in het laatste kwartaal van 2022 een systeem te hebben dat kan proefdraaien. Als we kijken naar het leerlingenvervoer, dat is net iets waarbij een heel intense matching moet gebeuren vanaf het moment dat kinderen ingeschreven worden in scholen tot alle plaatsen toegekend zijn en de ritten bepaald moeten worden. Of dat haalbaar zal zijn voor 2022? Ik denk dat die kans heel klein is. Maar opnieuw, we nemen dat mee, omdat de mobiliteitscentrale dat facet ook heeft opgenomen, zoals ook in het bestek was omschreven.

Wat het leerlingenvervoer betreft, alsook de Minder Mobielen Centrales (MMC's) en de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) – ik denk dat mevrouw Brouwers daar al meermaals vragen over heeft gesteld –: het zijn de meest kwetsbaren in de maatschappij die ook echt aangewezen zijn op deze verschillende vervoersmodi. We zullen dan ook maar in het systeem inkantelen, als we 100 procent zeker zijn dat er een oplossing is voor zowel het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs als voor de MMC's en de DAV's.

Mijnheer Bex, het rollend materieel wordt niet vervangen. De belbussen zijn bij mijn weten nauwelijks bussen in regie van De Lijn en worden voornamelijk bediend door de pachters. Het is dus niet aan ons om te zeggen dat er geen rollend materieel wordt vervangen. Het is niet aan mij om aan een private exploitant te zeggen dat hij zijn bussen al dan niet moet vervangen. Dat is, denk ik, heel duidelijk. Ik zie niet goed in waarom u zegt dat wij van de belbussen gezegd zouden hebben dat het rollend materieel niet vervangen wordt. Dat is één.

Twee, die belbussen blijven rijden. Pas als de omwenteling er is en als het decreet Basisbereikbaarheid in werking kan treden – waarvoor ik nog altijd geen datum kan geven –, dan zal het op basis zijn van de bestekken die zijn opgemaakt door het departement voor die flexbussen dat het vervoer op maat, die 'last mile', zal worden verzorgd, conform wat de vervoerregioraden hebben uitgetekend.

Ik denk dat ik daarmee alle bijkomende vragen heb beantwoord.

Opnieuw, naar het personeel toe hoop ik dat er voor iedereen nu een match is. Er zijn er al een aantal die gemuteerd zijn of naar een andere job gekeken hebben. Op dat vlak blijft het personeelsbestand ongeveer gelijk. Als het gaat om mensen die straks een overstap willen maken, daarvoor komt straks de decretale basis. Ik hoop dat ze daarmee wat gerustgesteld zijn. Ik weet en begrijp dat mensen zich zorgen maken, dat mensen denken dat een bepaalde dienst in hun organisatie gaat verdwijnen en dus willen weten waar ze aan toe zijn. Dat is uiteraard zeer menselijk en normaal. Ik hoop dat we met deze bespreking hier een en ander hebben kunnen verduidelijken en dat jullie de mensen kunnen geruststellen.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, bedankt voor die bijkomende antwoorden en cijfers. Opnieuw, dit komt niet overeen met wat we horen op het terrein, dus we gaan het zeker nakijken. Hopelijk klopt het wel.

U zegt dat verandering zorgt voor onzekerheid, maar hier is het natuurlijk omgekeerd. Er is onzekerheid over de verandering. Dat is natuurlijk iets helemaal anders. Het is ook niet zo dat mensen aan het uitkijken zijn naar andere jobs of iets anders opzoeken. Neen, er wordt actief geheroriënteerd met het oog op de verandering, maar dan blijft die verandering ineens hangen.

En dat zijn geen semantische discussies, het gaat over mensen en ook over materiaal en informatica. De heer Bex heeft groot gelijk. De Lijn rijdt uiteraard wel nog een aantal eigen belbussen; u hebt het zelf net gezegd. Die 83 belbus-centralechauffeurs rijden natuurlijk met bussen rond. Daar wordt niet meer in geïnvesteerd, omdat die eigenlijk in januari volgend jaar uit gebruik worden genomen. En dan zijn er nog de pachters, en daar hebt u groot gelijk in, minister, maar daar is het natuurlijk net hetzelfde verhaal. Welke pachter gaat nu investeren in nieuw materiaal wanneer die dienst ophoudt te bestaan? Dat is het grote probleem, die onzekerheid die daar is geschapen.

Minister, ik denk dat er op korte termijn duidelijkheid moet komen: ofwel duidelijkheid, ofwel centen. Zo niet, loopt het mis en niet alleen bij het leerlingenvervoer en bij de belbuscentrale, maar dan loopt het mis bij De Lijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over watertaxi's in de vervoerregio's – 867 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, nadat het verzameldecreet het mogelijk maakte om het personenvervoer over het water toe te wijzen aan een instantie liet u in oktober weten in een persbericht: "Vandaag de dag verzorgt MDK (het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust) reeds een aantal veerdiensten, maar was het personenvervoer over het water nog niet gestroomlijnd. Aangezien ik hier voor de vervoerregioraden kansen zie en omdat het over een specifieke vervoersmodus gaat, heeft de Vlaamse Regering nu beslist om dit toe te wijzen aan MDK."

In mei 2021 hadden we het in de commissie al over de mogelijkheden van de watertaxi's en dan vooral op het vlak van de modal shift. U zei toen in de commissie over het uitrollen in de rest van Vlaanderen: "Omdat dat deel uitmaakt van het vervoer op maat, is het aan de vervoerregioraad om te beslissen om daar al dan niet op in te gaan."

Het bekendste voorbeeld van de watertaxi's is DeWaterbus in Antwerpen, die betaald wordt vanuit de Vlaamse begroting. Uit een schriftelijke vraag van augustus begrijp ik dat MDK ook samenwerkt met Gent om daar een taxiproject op het water mogelijk te maken. Ik ken geen voorbeelden die momenteel door de vervoersregio's opgezet zijn.

U zegt dat het de noden zijn van de vervoerregio's die zullen bepalen of er watertaxi's ingezet worden, maar u gelooft zeker in deze mogelijkheden. Volgens mij is onbekend toch vaak ook wat onbemand. Is het dus niet zinvol om hier enkele proefprojecten op te zetten om bijvoorbeeld de vervoersregio's uit hun comfortzone te laten komen?

Minister, worden er bijkomende projecten rond watervervoer opgezet?

Welke vervoersregio's zijn bezig met vervoer over water?

Hoe kan de Vlaamse overheid hier beter op inzetten? Is het uw bedoeling om de vervoersregio's ook effectief op het water actief te krijgen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, bedankt om het watervervoer onder de aandacht te brengen.

Allereerst is het belangrijk een onderscheid te maken tussen watertaxi's, waterbussen en veerdiensten. De watertaxi's zijn een privé-initiatief, de waterbussen en veerdiensten vallen onder het openbaar personenvervoer. Daar is MDK bevoegd, maar onder meer in de Grensmaasregio valt dat nog onder De Vlaamse Waterweg. Waterbussen en veerdiensten varen met een vaste uurregeling en haltes.

Wat bijkomende projecten inzake watervervoer betreft, is men momenteel bezig met de oefening om alle bestaande verbindingen over het water te centraliseren onder het MDK. Een aantal van de veerdiensten zaten vroeger bij De Vlaamse Waterweg maar de bedoeling is dat ook zij onder het MDK worden ondergebracht, met uitzondering van de Grensmaasregio. Dat wordt verder uitgevoerd tegen 2022.

We werken ook nauw samen met de verschillende vervoerregio's. Zij die het willen, kunnen personenvervoer over het water mee inbrengen om het vervoer op maat of de combimobiliteit daarin beter te faciliteren. De waterbus of de veren zijn daar een goed voorbeeld van. Men verlengt het fietstraject of de connectie met het openbaar vervoer. Dat gebeurt in samenspraak met de vervoerregio's.

Vandaag zijn acht van de vijftien vervoerregio's in meer of mindere mate bezig met verbindingen over het water. Soms gaat het over één of over enkele kleinere veerdiensten, maar soms gaat het over veel meer. In Antwerpen, Gent en het Waasland staat het personenvervoer over het water hoog op de agenda. Zo zijn er bijvoorbeeld in de vervoerregio Antwerpen reeds gesprekken opgestart voor het uitwerken van ideeën aangaande mogelijke toekomstige trajecten en uitbreidingen, vooral met het oog op het bewerkstelligen van de modal shift en het ondersteunen van het fietsnetwerk.

Hoe kan de Vlaamse overheid hier beter op inzetten? Het personenvervoer over het water moeten we niet als doel op zich zien, maar als een oplossing wanneer andere modi tekortschieten en om die combimobiliteit ten volle te faciliteren of te bewerkstelligen. De waterbus in Antwerpen is daar een heel goed voorbeeld van. Die connecteert het woongebied goed met het havengebied.

We zetten volop in op het woon-werkverkeer. Er komen regelmatig vragen om nog een aantal bijkomende haltes te faciliteren om zo mensen aan te moedigen meer met de fiets van en naar het werk te gaan. De fiets kan mee op de waterbus en zorgt zo voor een goede aanvulling op het vervoer op maat, maar zorgt ook voor het faciliteren van de modal shift.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. What's in a name? Ik sprak inderdaad over watertaxi's, maar we kunnen evengoed waterbussen zeggen. Laten we het op personenvervoer over het water houden.

Minister, er gaan heel grote budgetten naar onze waterwegen, maar de focus ligt eigenlijk vooral op het goederenvervoer. Er zijn heel wat mogelijkheden om personenvervoer via het water te doen. U hebt die mogelijkheden al geschetst. Mijn eigen stad Menen ligt aan de Leie. Wij zouden eigenlijk perfect personenvervoer via het water kunnen organiseren naar Wevelgem, naar Kortrijk en, aan de andere kant, naar Wervik. Er liggen daar tal van mogelijkheden.

Minister, het was ook goed om van u te horen dat acht van de vijftien vervoerregio's over heel Vlaanderen al bezig zijn met het vervoer over het water.

Ik heb daarbij een bijkomende vraag. Als we kijken naar wat er in Antwerpen en Gent gebeurt, dan wordt het allemaal betaald door het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, door de Vlaamse overheid. U zegt dat de verschillende vervoerregio's daar ook mee bezig zijn, lokaal dan, in hun eigen regio. Maar die budgetten moeten dan ook worden afgenomen van het totaalbudget van de vervoerregio's. Minister, ik heb het al eens gevraagd in de commissie, maar zou het mogelijk zijn om, als een vervoerregio er graag op zou inspelen om het personenvervoer per water te organiseren, daar dan ook extra budgetten voor te voorzien? Want als dat allemaal moet worden meegenomen in het ene budget van vervoer op maat of van de vervoerregio's, is het bijna niet haalbaar voor die vervoerregio's om dat nog eens extra te ... *(onverstaanbaar)* ...

Minister, mijn bijkomende vraag luidt: als bepaalde vervoerregio's daar inderdaad op willen inzetten, is het dan mogelijk om daar vanuit de Vlaamse overheid extra budget aan te spenderen?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Mevrouw Fournier, ik moet u eigenlijk bedanken omdat u exact dezelfde vraag hebt gesteld die ik in mei jongstleden nog heb gesteld. Voor mij is dat personenvervoer over het water ook enorm belangrijk. We zitten in onze streek vlak bij de Schelde, Antwerpen ligt niet zo heel veraf en dat vervoer over het water zou inderdaad een wezenlijk deel van de modal shift kunnen uitmaken, zeker omdat we hier in de streek ook wel de effecten zullen merken wanneer de Oosterweelwerken op volle toeren gaan draaien en de files waarschijnlijk ook zullen toenemen. Vanuit deze streek, vanuit mijn gemeente, en ook vanuit 'de overkant van het water', van Temse en het Waasland, is er dus inderdaad de vraag om de waterbus mee in te schakelen. Er was recent ook nog een project van een privébedrijf dat wou starten met watertaxi's. Die watertaxi's zijn natuurlijk iets kleiner, en dan is het ook iets moeilijker om fietsen mee te nemen. Ik denk dat er in Vlaanderen veel mogelijkheden zijn om die watertaxi's mee uit te rollen, om die waterbussen toch wat meer in te zetten.

Minister, het klopt wat mevrouw Fournier zegt. U hebt dat trouwens ook geantwoord op mijn vraag enkele maanden terug. De vervoerregio's zullen die financiële middelen om zo'n waterbus te exploiteren, zelf moeten ophoesten. De aanlegsteigers, dat is het Vlaamse Gewest, maar dan nog blijft de exploitatie van een waterbus vrij duur. Gezien de beperkte budgetten van de vervoerregio's is dat dus een weinig haalbare kaart voor de meeste van die vervoerregio's. Ik kan me dus alleen maar aansluiten bij de vraag van mevrouw Fournier. Minister, bent u bereid, indien er vervoerregio's zijn die willen inzetten op een waterbus, om daar meer middelen voor in te zetten?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoorden. Collega Fournier, bedankt voor de vraag. Dit is immers een interessant onderwerp. In Antwerpen heeft men DeWaterbus. Als er een waterweg, een kanaal is, dan denkt men erover na om die waterweg ook voor personenvervoer in te zetten. Ik heb daar ook nog aan gedacht bij de start van onze vervoerregio. Dan moet men echter natuurlijk ook realistisch zijn en kijken naar kostprijs en rendement. Als je dan ziet dat er bijvoorbeeld langs heel veel kanalen of verbindingen langs rivieren en kanalen ook een spoorlijn is, dan weet ik niet of het wel het verstandigste idee is om daarin te investeren.

Los daarvan denk ik dat er in Vlaanderen, met het zeer dichte bevaarbare netwerk dat we hebben, wel mogelijkheden zijn. Minister, ik vroeg me dus af of de Vlaamse overheid en u dit in kaart hebben gebracht. Er zijn de indicaties vanuit de vervoerregio's, maar is er ergens een behoeftanalyse gemaakt waar de grootste opportuniteiten uit kunnen worden gehaald? Het zal immers altijd kiezen worden. We gaan niet elke waterweg kunnen uitrusten met een waterbus. Weten we waar de belangrijkste behoefte of de belangrijkste markt kan zijn voor capaciteit en dus voor een rendabele uitbating? Los daarvan weet ik ook niet of de overheid alles moet doen. Misschien moeten we in dezen ook zoeken naar privépartners. Het lijkt me misschien niet onverstandig dat, als we weten waar er rendabel uit te baten lijnen zijn over het water, we dan eerst eens kijken richting de privésector. Minister, ik weet niet of er concrete contacten zijn, als er stappen zijn gezet.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen. DeWaterbus vaart sinds 2017 op de Schelde in Antwerpen. In de opstartjaren was het misschien wat moeilijk, maar recent hebben we daar toch onze 2 miljoenste reiziger mogen verwelkomen. Tegelijkertijd moet ik ook wel meegeven dat daar nog wel wat extra potentieel zit om nog wat meer reizigers, nog wat meer fietsers van de ene kant naar de andere kant van de Schelde te brengen. Dat is dus sowieso

een goede zaak. Mijnheer Maertens, daarmee ga ik dan ook onmiddellijk in op uw vraag. Ik denk niet dat er vandaag een studie voorhanden is waarin werd bekeken waar men in het kader van de modal shift en de combimobiliteit volop zou kunnen inzetten op nog meer personenvervoer over het water. Ik denk dat dat zeker heel interessant is. Ik moet navraag doen bij het Agentschap MDK of men dat al in detail heeft gedaan, maar ik denk het niet. Ik weet op dit ogenblik ook niet of de vervoerregioraden zelf daar wel mee aan de slag zijn gegaan.

Ik hoor de heer Verheyden zeggen dat het in zijn regio zeker wel interessant zou zijn. Ik weet dat er in acht van de vijftien vervoerregioraden weliswaar over gepraat is, maar dat zal in de vervoerregioraad Antwerpen zeker uitgebreid gebeurd zijn. Als het ergens louter en alleen gaat over een bijkomend veeroverzet is dat natuurlijk van een heel andere impact.

Het budget dan: alles staat en valt natuurlijk met exploitatiebudgetten. U weet dat mijn budget niet oneindig is en dat ik geen recurrente middelen heb om extra in te zetten voor bijkomend vervoer op maat. Wat de vervoerregio vandaag uitrolt, is in principe binnen dat groeipad van die vervoer-op-maatmiddelen die we voorhanden hebben. We willen die modal shift en daarom denk ik – ik weet niet of de studie voorhanden is – dat het een goede suggestie is om daar toekomstgericht nog meer op in te zetten.

DeWaterbus is nu vijf jaar en mooi geëvolueerd. Het is misschien een voorbeeld voor andere regio's om daar toekomstgericht meer op in te zetten. Alleszins, u weet dat, heb ik vandaag geen budgetten om extra exploitatie te voorzien voor meer private taxi- of waterbussen. Ik neem aan dat we eerst bekijken wat de vervoerregioraden daaromtrent uitwerken in het kader van hun vervoer-op-maatplannen. Toekomstgericht nemen we dat mee.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Er gaan heel veel budget naar onze waterwegen. We moeten dat optimaal benutten, niet alleen voor het openbaar vervoer, maar ook voor het personenvervoer. Het kan, mijnheer Maertens, dat dit naar privébedrijven gaat, maar dat zou dan grondig onderzocht moeten worden.

Misschien, minister, kunnen er best practices worden meegedeeld aan de vervoerregioraden als ze willen instappen in een bepaald project, of als ze binnen een bepaalde visie vanuit De Vlaamse Waterweg hulp kunnen krijgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Loes Vandromme aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de monitoring en het onderhoud van bevaarbare waterlopen door De Vlaamse Waterweg – 871 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Vandromme heeft het woord.

Loes Vandromme (CD&V): Minister, ik stel voor het eerst een vraag in deze commissie. In het weekend van 27 en 28 november kreeg de Westhoek hevige regen- en sneeuwval te verduren. De plaatselijke vrijwillige brandweerdiensten moesten op meer dan honderd plaatsen tussenkomen om water weg te pompen of zandzakjes te leggen om huizen te vrijwaren.

Ook in de nabijgelegen Franse gemeenten viel heel veel neerslag op korte tijd. Veel van dat water moet via de IJzer afgevoerd worden naar de Noordzee. Op maandag

29 november was de situatie in de Westhoekdorpen langs de IJzer heel kritiek. De gemeente Alveringem kondigde die dag ook de gemeentelijke fase van het rampenplan af. De hulpdiensten konden niet verhinderen dat het water in een aantal huizen toch binnenliep.

In de plenaire vergadering van 19 juli hielden we een actualiteitsdebat over de watersnood die het zuiden en het oosten van ons land toen teisterde. U gaf daarbij aan, minister, dat er al heel wat zaken gebeurd zijn en sprak lovende woorden over het Grensmaasproject en het Sigmaplan dat grotere rampen zeker heeft voorkomen. U gaf ook aan dat er nog heel wat noodzakelijke werken nodig zijn in de Dendervallei en dat u hoopte dat de noodsituatie van toen voor eenieder een wake-upcall zou zijn. Welnu, de Westhoekbewoners hopen dat de situatie van de afgelopen dagen ook weer een wake-upcall is.

Deze commissie is interessant, ik heb heel veel bijgeleerd. Ik hoor dat er veel middelen vrijgemaakt zijn voor de andere regio's. In dergelijke uitzonderlijke omstandigheden bewijzen wacht- en bufferbekkens hun diensten, maar ook een goed onderhouden waterloop en andere beschermingsmaatregelen zoals stuwen en zo meer zijn van primordiaal belang bij extreme waterval.

In dat kader heb ik volgende vragen, minister.

Welke beschermingsmaatregelen plant u op korte en op lange termijn langs het stroomgebied van de IJzer?

Hoeveel middelen heeft Vlaanderen het voorbije decennium geïnvesteerd in de waterbeheersing in het stroomgebied van de IJzer?

Hoe zult u de lokale besturen en andere betrokken partners zoals de provincie of polderbesturen meer ondersteunen in geval van extreme weersomstandigheden?

Is er contact of samenwerking met de Franse buurgemeenten of het Franse departement, aangezien één derde van het stroomgebied van de IJzer in Noord-Frankrijk ligt?

Werd er ondertussen werk gemaakt van het verder uitbouwen van adequate waarschuwingssystemen zoals een koppeling met BE-Alert zoals in de plenaire vergadering van 19 juli gesuggereerd werd?

Is er een afsprakenkader rond periodiek onderhoud van bevaarbare waterlopen die onder het beheer van de Vlaamse Waterweg vallen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wij hebben het vandaag al veel gehad over waterbeheersing. Dat geldt ook voor de IJzer. Ook daar werden wij geconfronteerd met extreem hoge debieten in de laatste weken, tot 110 kubieke meter per seconde. Het vorige record dateert van 2012 en stond op 86 kubieke meter per seconde. Ook daar is het alle hens aan dek om te zorgen voor beveiliging tegen hoogwaterstanden.

De Vlaamse Waterweg staat in voor het beheer van de IJzer, en zet voor de uitvoering van beheerwerken gespecialiseerde waterbouwkundige aannemers in. Meerdere keren per jaar wordt een grondige opruiming uitgevoerd van takken en andere materialen langsheen en op de IJzer die scheepvaart en waterafvoer kunnen hinderen. Elke maand wordt de waterloop ook afgevaaren voor het verwijderen van drijvend vuil. Tijdens deze opruimbeurten worden ook telkens eventuele obstructies verwijderd.

De afwatering naar zee wordt gewaarborgd door de instandhouding en modernisering van de infrastructuur. Er werden in het recente verleden omvangrijke instandhoudingswerken aan de deuren van het sluizencomplex Ganzepoot in Nieuwpoort uitgevoerd.

Naast bescherming is ook paraatheid van groot belang. Essentieel daarbij is het correct kunnen opvolgen van de waterstanden ter hoogte van zones waar kritieke overstromingen waarschijnlijk zijn. In de zone waar de IJzer uit de oevers is getreden, zijn er peilmeters aanwezig, in Roesbrugge en in Fintele. Deze gegevens kunnen in real-time worden opgevolgd op de website www.waterinfo.be. De Vlaamse Waterweg voorziet de installatie van een bijkomende peilmeting in Stavele, dat is ongeveer in het midden tussen Fintele en Roesbrugge.

Hoeveel middelen heeft Vlaanderen het voorbije decennium geïnvesteerd in de waterbeheersing in het stroomgebied van de IJzer? De vervanging van alle sluisdeuren op de Ganzenpoot in Nieuwpoort was een investering van 1,6 miljoen euro, het reviseren van de stuwschuiven in Fintele kostte 50.000 euro, en het verwijderen van drijvend vuil en obstructies en omgevallen bomen in de waterweg 150.000 euro per jaar jaar.

Dan is er ook nog een bedrag van 250.000 euro voor het herstellen van bressen in de oevers, en een bedrag van 1,63 miljoen euro voor ruimingswerken. Voor dringende interventies en onderhoudstaken om welke reden ook, maakt men bijkomend gebruik van een gespecialiseerd waterbouwkundig aannemer, waarvoor De Vlaamse Waterweg een jaarlijks onderhoudsbudget beschikbaar heeft om een en ander uit te voeren en ook voor onderhoudsbaggerwerken. Dat is een totaal budget dat men ook kan gebruiken voor de IJzer.

Extreme weersomstandigheden omvatten zowel droogte als wateroverlast. Inzake droogte is er een gestructureerd maandelijks overleg met De Vlaamse Waterweg en de verschillende polders en alle entiteiten die daarbij betrokken zijn. Er is ook een droogteadviesgroep onder leiding van de provinciegouverneur. Als er acute problemen zijn, bijvoorbeeld als het nood- en interventieplan in werking treedt, dan zijn er initiatieven van lokale besturen of van de provinciebesturen, afhankelijk van het level van het nood- en interventieplan.

De Vlaamse Waterweg heeft natuurlijk ook een eigen nood- en interventieplan. Wanneer woningen in gevaar komen of bij hoogwaterstanden is De Vlaamse Waterweg sowieso verantwoordelijk voor zijn eigen waterwegen en wordt die betrokken bij de diverse nood- en interventieteams die dan plaatsvinden.

Uiteraard is er ook contact en samenwerking met de Franse diensten. Er is de Franse tegenhanger van het bekkenoverleg in Vlaanderen. Daarover zit men tweejaarlijks samen. Er is ook een overleg tussen de Franse diensten en de provincie West-Vlaanderen waarbij ook De Vlaamse Waterweg wordt uitgenodigd op een tweejaarlijkse vergadering.

Adequate waarschuwingssystemen en de koppeling met BE-Alert zijn uiteraard zeer belangrijk. Alle actuele hydrologische situaties en voorspellingen kunnen door iedereen in real time worden gevolgd op de website www.waterinfo.be. Of je vanuit het oosten of het westen van het land de status wilt kennen van de een of andere waterweg, van de Dender, de Maas, de IJzer of een of andere bijrivier van de Schelde, dan vind je dat heel duidelijk op die website.

Inzake het periodiek onderhoud heeft De Vlaamse Waterweg binnen zijn beschikbare investeringsbudget een vast onderhoudsprogramma voor zijn waterwegen-net. Daar zijn sowieso een aantal prioriteiten voor onderhoud naargelang van de beschikbare middelen. Soms gaat er wat meer onderhoud naar de ene en dan een jaar later naar de andere. Scheepvaart en waterafvoer zijn de twee belangrijkste

zaken en die bepalen de prioritering van welke elementen van het onderhoudsprogramma worden uitgevoerd. Ook de baggerwerken, het uitdiepen van rivieren, spelen een belangrijke rol, zodat de waterafvoer sneller en vlotter kan verlopen. Ik hoop dat ik daarmee al uw vragen heb beantwoord.

De voorzitter: Mevrouw Vandromme heeft het woord.

Loes Vandromme (CD&V): Bedankt voor uw antwoorden. Het is inderdaad zo dat de hoogste waterstanden ooit werden gemeten in het weekend van 27 en 28 november. Het was een uitzonderlijke situatie. Maar ook dit weekend verwachten we nog hoge waterstanden, minister. Blijkbaar voorspellen de peilmeters, die inderdaad in Stavele en Fintele geplaatst zijn, toch wel hoge waterstanden.

Collega's, minister, ik heb in het begin van deze zitting geluisterd naar de middelen die voor de rest van Vlaanderen worden vrijgemaakt. Minister, ik denk dat ik van alle parlementsleden het verst van Brussel woon. En ik ben geen Calimero, maar soms vragen mijn collega's in het schepencollege en andere burgers of de mensen in Brussel de Westhoek weten liggen. Ik hoop echt, oprecht dat u onze regio ook in uw hart sluit, maar vooral ook dat u misschien extra budget kunt vrijmaken. Hartelijk dank voor de middelen die ons al werden toegewezen. Ik denk aan de middelen voor Fintele en de middelen voor het jaagpad fase 2 in Diksmuide. Ik denk dat daar ongeveer 300.000 euro voor wordt vrijgemaakt. U hebt dat niet benoemd. Maar ook voor het jaagpad tussen Roesbrugge en Stavele staat 1,4 miljoen euro gepland, minister. Dat is goed, dat is een nieuwe fase. Jammer genoeg is daar een andere procedure die ons wat de das om doet. Dat is een omgevingsprocedure. Ik hoop dat we daar toch snel wat verandering zien.

Maar de IJzer is een speciale vaart, minister, want die mondt rechtstreeks uit in de Noordzee. Dat is een heel ander verhaal. U had het over de Ganzepoot. En de combinatie van hoog water en veel waterval, vooral dan uit Frankrijk, zorgt voor problemen. We hadden het vandaag in deze commissie ook al over de waterbom. Maar wat als die waterbom in Frankrijk valt? Dan zijn er inderdaad twee oplossingen.

De voorzitter: Ik ga u wel moeten vragen om stilaan af te ronden, mevrouw Vandromme.

Loes Vandromme (CD&V): Ik heb twee punten, minister. Ten eerste is er het onderhoudsbudget. Weet dat het district van de Westhoek een van de grootste is, met 120 kilometer aan waterwegen. En blijkbaar geven de mensen die daarmee bezig zijn, toch ook aan dat zij keuzes moeten maken.

Ten tweede is er het vergroten van de buffercapaciteit. Blijkbaar dateren de laatste grote baggerwerken uit 2011-2013. En ik heb begrip voor de grotere kosten. Want de IJzer heeft ons ooit gered in de Eerste Wereldoorlog, collega's, maar nu is het een beetje onze vijand. Want de IJzer ligt vol met explosieven, waardoor er extra hoge kosten zijn om die te bufferen.

Ik denk dat die twee maatregelen – het onderhoudsbudget verhogen en de buffercapaciteit verhogen – nodig zijn voor de veiligheid van onze burgers, maar er is ook het recreatief en economisch belang. Er is het jaagpad dat ons al zo lang beloofd is, minister. Ondertussen zijn er contacten met een aantal mensen van De Vlaamse Waterweg, maar ik hoop dat u toch onze regio in uw hart sluit.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, u weet dat de Westhoek al een goede toeristische regio is. Als u Stavele of Fintele dan op zijn Italiaans begint uit te spreken, dan komt het helemaal goed met de regio, denk ik. Maar het is u absoluut vergeven. Het was mooi om te horen.

Waar wil ik het over hebben? Als we kijken naar de klimaatgevolgen, dan gaat het over droogte, dan gaat het over plotse wateroverlast. Als we dan kijken binnen Vlaanderen wat onze doelstellingen zijn met de waterwegen, dan gaat het over scheepvaart, over het economisch benutten van die waterwegen. En als je die drie elementen samenneemt, dan spreek je eigenlijk over de diepgang – de diepgang van een rivier of kanaal. En in dit geval is dat de diepgang van de rivier de IJzer.

En dan heb ik teruggevonden dat er de afgelopen vier jaar op de IJzer een diepgangbeperking is geweest. Er was een beperking van de scheepvaart, qua grootte, qua diepgang van de schepen, door te weinig diepgang in de IJzer zelf. En dat heeft met één iets te maken: de structurele onderhoudsbaggerwerken.

We hebben nu de indruk dat het, wat de IJzer betreft, heel vaak gaat over wat lap- en kapwerk. Men doet heel sporadisch op een aantal locaties wat baggerwerken, maar niet structureel het onderhouden en uitbaggeren van de IJzer. Die is, zoals collega Vandromme terecht zegt, belangrijk voor vele facetten in de Westhoek, maar dus ook voor de scheepvaart en het economisch gebruik van kleine waterwegen. U zet daarop in, met De Vlaamse Waterweg, op dat economisch gebruik van de kleine bevaarbare waterwegen. Maar dan moet er wel voldoende diepgang zijn. Als we bijvoorbeeld kijken naar het project Watertruck+, dan is dat iets wat daar op de IJzer van belang kan zijn.

Ik vraag mij af of er voldoende structurele baggerwerken zijn, en of er uit het budget dat u vrijmaakt binnen uw budgetten voor baggerwerken voldoende richting de IJzer gaat?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik zal misschien bij dat laatste beginnen. De Vlaamse Waterweg heeft een onderhoudsbudget van om en bij 16 miljoen euro. Dat is voor onderhoudsbaggerwerken, en dat geldt natuurlijk voor heel Vlaanderen. Daar zit het IJzerbekken zeker ook in.

Ik moet zeker nog eens een bezoek brengen aan de Westhoek. Ik zie hier collega Brouns en collega Keulen, en ik denk dat zij zeker even ver van Brussel wonen. Maar ik denk dat het zeker belangrijk is dat we die uithoeken van Vlaanderen niet vergeten. Ik heb het daarstraks, in het kader van de waterbeheersing, vooral gehad over de Maas, het Sigmaplan en de Dender. Ik kan u verzekeren dat in het volledige waterbeheersingsplan van De Vlaamse Waterweg ook een item is opgenomen voor het IJzerbekken. Als het specifiek gaat over de waterbeheersing in het IJzerbekken: daarvoor zijn al een aantal werken uitgevoerd inzake Nieuwpoort en het sluizencomplex.

Er moet wel nog bijkomend belangrijk werk uitgevoerd worden, zoals de vervanging van de schuiven voor een laatste fase. Daarvoor heeft De Vlaamse Waterweg sowieso al middelen opgenomen in zijn meerjarenprogramma. Dat is één. Een tweede element dat er zeker ook nog zit aan te komen is het kanaal Passendaele-Nieuwpoort, waar er op dit ogenblik een stuw ontbreekt, waardoor de waterafvoer niet optimaal verloopt. Ook daar wil men enkele werken uitvoeren, zoals de bouw van een extra afvoerkanaal, met ook laad- en losconstructies. Ook dat is een belangrijk project waar heel wat extra middelen voor geraamd zijn. Als ik het globale plan bekijk, dan moet er sowieso nog een en ander gebeuren voor het IJzerbekken.

Toen ik het daarstraks, bij die andere vraag, had over de 80 miljoen die nu in ons geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) zit voor 2022: dat is niet alleen voor die andere bekkens. Ook voor het IJzerbekken zijn middelen voorzien. Ik heb al gezegd dat de noden immens groot zijn. Alleen al voor het Sigmaplan is er tussen nu en 2030 ruim 860 miljoen euro te investeren. Dat betekent ook dat we moeten

bekijken welke de meeste prioritaire zaken zijn die we het eerst op de agenda moeten zetten. We kijken daarvoor ook naar het expertenpanel. Hoe kunnen we, gelet op de klimatologische toestand waarmee we geconfronteerd worden en de weersomstandigheden die steeds extremer worden, een gericht antwoord geven, en wat moet dan als eerste gebeuren?

Maar, dit gezegd zijnde, ik zal zeker de Westhoek niet vergeten. Ik zal nog eens een bezoekje brengen aan die dorpjes met namen die Italiaans klinken – toch als ik ze uitspreek. We zullen hier te gepasten tijde nog wel op terugkomen.

De voorzitter: Mevrouw Vandromme heeft het woord.

Loes Vandromme (CD&V): Dank u wel, minister. Ik waardeer in elk geval dat u ingaat op onze vragen. Weet dat het het grootste district is dat u zult bezoeken, met 120 kilometer aan waterwegen. Extra aandacht voor het onderhoud en de buffering is nodig.

Want weet u, minister, dat onlangs zelfs de sint niet kon aanmeren in Stavele vanwege de bomen die er waren? Deze zomer ben ik ook met een kano gaan varen op de IJzer. En we konden gewoon niet meer door vanwege de bomen die er waren. Dat duidt toch wel op het feit dat het heel lang geleden was dat men er nog langs kwam om het onderhoud te doen. Maar u bent alvast heel hartelijk welkom in onze streek. Ik zou zeggen: we gaan fietsen op het jaagpad van Roesbrugge naar Stavele, maar dan raad ik u wel aan om uw helm mee te nemen, want het is echt heel gevaarlijk momenteel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject van Proximus en Fluvius om nutskasten om te vormen tot laadpunten – 878 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, Proximus en Fluvius kondigden recent aan dat ze een proefproject willen opstarten om nutskasten van Proximus om te vormen tot laadpunten. Door de uitrol van het glasvezelnetwerk zou er ruimte vrijkomen in de bestaande nutskasten om die bijkomende infrastructuur te voorzien.

Volgens de beide ondernemingen zouden zowat 3500 van de 28.000 nutskasten op een eenvoudige manier kunnen worden omgevormd zonder al te veel grote graafwerken. Op die manier zouden er 7000 bijkomende laadpunten kunnen worden gerealiseerd binnen een periode van anderhalf jaar. Dat zou een belangrijke versnelling kunnen betekenen in de uitrol van laadinfrastructuur over heel Vlaanderen.

Uiteraard is Proximus niet het enige nutsbedrijf met nutskasten op de openbare weg. De piste om bestaande infrastructuur om te vormen tot laadinfrastructuur, verdient dus zeker de nodige aandacht.

Minister, op welke wijze past het proefproject van Proximus en Fluvius binnen het actieplan 'Clean Power for Transport'? Zal deze bijkomende infrastructuur leiden tot een versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur en het aanscherpen van de doelstelling om tegen 2025 35.000 publieke laadpunten voor elektrische wagens

te hebben in Vlaanderen? Ziet u ook mogelijkheden voor vergelijkbare projecten met andere nutsbedrijven? Zijn daarover al gesprekken lopende?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw korte vraag, mevrouw Van Volcem. Ik zal ook een kort antwoord geven. Het proefproject in Mechelen waarvan we recentelijk kennis hebben kunnen nemen, tussen Proximus en Fluvius, zorgt voor extra publiek toegankelijke laadinfrastructuur, en dat juichen we uiteraard zeker toe. U weet dat wij in het kader van het 'Clean Power for Transport'-plan de ambitie vooropgesteld hebben om tegen 2025 35.000 laadpaalequivalenten te hebben. Dat streefdoel zal gemakkelijker gehaald worden als er tal van initiatieven worden uitgerold, ook al zijn het in eerste instantie proefprojecten. Dat past daar dus zeker in.

Tegelijkertijd kan ik meegeven dat wij vanaf het voorjaar sowieso de generieke uitrol van de laadinfrastructuur plannen. Ons besluit van de Vlaamse Regering is daar recent principieel voor goedgekeurd. Dat betekent dat er straks per regio een chargepointexploitant zal worden aangeduid. Die zal dan overall kunnen gaan kijken waar er nood is aan extra exploitatie voor laadinfrastructuur, en die dan ook zelf gaan exploiteren. In die zin ben ik blij met eender welk privaat initiatief dat mee de publieke laadinfrastructuur faciliteert.

U vraagt ook of er nog vergelijkbare projecten zijn met andere nutsbedrijven. Ik heb al vaker voorstellen gekregen van een aantal instanties. Sommige denken er zelfs aan om laadinfrastructuur te koppelen aan openbare verlichtingspalen. Ik ben gewoon heel tevreden dat heel veel private initiatieven op dit ogenblik lopende zijn en dat iedereen mee intekent op dat verhaal van de laadinfrastructuur, zeker de publiek toegankelijke. Die moet er massaal komen. Dat geeft vertrouwen aan elke persoon die elektrisch wil gaan rijden. En het is sowieso goed voor het klimaat, voor het milieu en uiteraard ook voor de mensen zelf.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Iedereen is wel wat benieuwd naar de nieuwe initiatieven. Iedereen wil eigenlijk ook wel kopiëren. Iedereen wil graag initiatieven van anderen overnemen, omdat de elektrificatie een feit wordt en omdat elke overheid op elke creatieve suggestie die wordt aangereikt, wil inspelen of die wil onderzoeken. Mijn vraag is dus: kan er geen site komen met alle best practices, of met alle creatieve voorstellen of alle mogelijkheden om die 35.000 publieke laadpalen te realiseren? Dan zouden we dat misschien vlugger en met evenveel enthousiasme kunnen uitrollen.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, als we tegen 2030 met zijn allen elektrisch rijden, moet Vlaanderen zo'n honderdduizend laadpunten tellen. Op zich is de aansluiting op de oude telefonieverdeekstjes geen slecht idee, maar het is natuurlijk geen alleenzalmakende oplossing. Het kan een handige aanvulling zijn, maar eerst staat de versnelde uitrol van een fatsoenlijke laadinfrastructuur op de agenda, want vandaag lopen we nog steeds stevig achter op onze buurlanden.

Ik stel me dus de vraag of u reeds overlegd hebt met Fluvius of een grootschalig gebruik van zulke nutskasten als laadpaal geen problemen zou kunnen opleveren op sommige plaatsen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik zal het heel kort houden, voorzitter, om te zeggen dat ik denk dat alle beetjes om de weg van de transitie in te zetten en te versterken, maar kunnen helpen. Ik vind dat op zich dus positief.

Ik heb wel – en in die zin is het een aankondiging maar geen verbreding van het debat dat hier nu wordt gevoerd – een vraag ingediend naar aanleiding van een opiniestuk van de Vlaamse bouwmeester, waarin hij waarschuwt om de inplanting van de verschillende laadpunten op een verstandige manier te doen zodat de publieke ruimte niet verrommelt, maar net kwalitatiever wordt. Maar daar zullen we dan volgende week hopelijk wat dieper op kunnen ingaan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het is zeker een goede suggestie van mevrouw Van Volcem om alle good practices in kaart te brengen. Daar waar men kan leren van elkaar en waar er aan kennisdeling kan worden gedaan, is dat sowieso een goede zaak. We nemen dat dus zeker mee.

Het besluit van de Vlaamse Regering dat heel recent principieel is goedgekeurd, zorgt voor de volledige uitrol van 'paal volgt wagen' maar ook van 'paal volgt paal'. Per regio zal er een 'charge point operator' komen. Hij zal sowieso kijken waar men zoveel mogelijk publieke laadinfrastructuur kan laten plaatsen. Hij doet dat natuurlijk ook op basis van de potentieelkaarten. Die potentieelkaarten, mevrouw Ryheul en mijnheer Bex, zijn opgemaakt in samenspraak met Fluvius, iedereen die bezig is met laadinfrastructuur en uiteraard ook de lokale besturen.

Uiteraard willen we geen verrommeling van onze ruimtelijke ordening, maar willen we een goede verdeling van zoveel mogelijk laadpaalequivalenten, opnieuw conform het principe van 'paal volgt wagen'. Iedereen die een elektrische wagen wil kopen, kan een aanvraag indienen om in de korte nabijheid op publiek domein een laadpaal ter beschikking te krijgen als hij of zij geen eigen oprit of eigen garage heeft. Ook het principe van 'paal volgt paal' is daarin opgenomen.

Kortom, het gaat goed vooruit. Sommigen zeggen dat we een achterstand hebben ten opzichte van de buurlanden, maar ik heb er alleszins vertrouwen in als ik zie hoeveel interesse er is in de calls die we recentelijk hebben uitgezet. Ik heb dus de indruk dat het goed vooruitgaat en ik hoop dat dit het elektrisch rijden toekomstgericht volop zal faciliteren.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal dit verder opvolgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over agressie tegenover personeel van De Lijn en pachters van De Lijn – 880 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Mijn vraag is wellicht geen verrassing. Dat thema heb ik al verscheidene keren aan bod gebracht in de commissie. In de media verschenen er de voorbije maanden verschillende artikels over agressie tegenover controleurs en chauffeurs van De Lijn. Recent was er nog een geval tegenover een

treinbegeleidster. Naast discussies over geldige vervoersbewijzen blijken steeds meer gevallen te maken te hebben met het niet naleven van de coronamaatregelen. Uit cijfers die ik hierover met een schriftelijke vraag opvroeg, blijkt dat er in de eerste zes maanden van 2021 791 incidenten van agressie waren tegenover personeelsleden van De Lijn. In 646 gevallen ging het om verbale agressie, die op zich al absoluut niet getolereerd kan worden. Daarnaast werden er in die periode 145 gevallen van fysieke agressie geregistreerd, wat nog veel erger is.

Dat betekent dat er in de eerste twee kwartalen van 2021 al meer gevallen van fysieke agressie waren dan in 2020, toen er in totaal 132 incidenten waren. Dat is een spectaculaire stijging. In die context heb ik de volgende vragen. Welke extra initiatieven zult u nemen om de veiligheid van personeelsleden van De Lijn en haar pachters te verzekeren? Hoeveel bussen van De Lijn en van de pachters zijn er op dit moment voorzien van camerabewaking? Camerabewaking is mijn stokpaardje. Welk groeipad voorziet u? U hebt al gezegd dat die camerabewaking zou toenemen met de vernieuwing van de vloot. Misschien moet dat toch sneller.

In hoeverre worden de lijncontroleurs strategisch ingezet als begeleider op hotspots? Met hotspots bedoel ik lijnen, zones en tijdstippen waar zich permanent meer problemen voordoen dan elders. Ik neem aan dat De Lijn dat in kaart heeft. Op welke manier werkt De Lijn momenteel samen met de politie om het openbaar vervoer veiliger te maken en op hotspots verhoogd politiezicht te voorzien? Zult u hierbij extra initiatieven nemen?

Tijdens de commissievergadering van 4 maart 2021 bleek dat De Lijn op dat moment de opleiding 'omgaan met agressie' voor medewerkers evalueerde. De Lijn zou ook zorgen voor een evaluatie van de werking van de schoolspotters. Dat is een samenwerking met het Agentschap voor Onderwijsdiensten (AGODI). Welke lessen trekt u uit beide evaluaties? Op diezelfde commissievergadering bleek dat er ook toolboxen zouden worden ontwikkeld voor medewerkers met daarin tips om agressie te voorkomen of om escalatie te vermijden. Wat is de huidige stand van zaken van dit initiatief?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Geweld en agressie kan nooit getolereerd worden. In de eerste plaats is het garanderen van ieders veiligheid een rol en taak van de lokale en federale politie en justitie. Zoals bij zoveel zaken zijn de pakkans en de effectieve bestraffing nog altijd de grootste dijk tegen geweld. Daarnaast zet De Lijn in op tal van initiatieven die ondersteunend kunnen helpen.

We hebben het in de commissie al eerder gehad over het plan Veilig op Weg. U vindt dat volledig terug op de website. Ik ga niet alle initiatieven opnoemen die op de website vermeld zijn onder het plan Veilig op Weg bij De Lijn. Er zijn voor 2022 een aantal expliciete elementen gepland, onder andere de optimalisatie en analyse van het incidentbeheer. Die tool wordt verder ontwikkeld.

Verder wordt ook volop ingezet op nazorg van de personeelsleden. Er waren opleidingen in 2021, maar ook in 2022 zal daar via de SoVIB-tool verder op ingewerkt worden. Zo kan het personeel rekenen op een individuele aanpak.

Dan wil ik het hebben over uw laatste vraag. De toolboxen rond agressie en hoe daarmee om te gaan zijn klaar. Ze zijn gefinaliseerd in 2021 en ze zijn intussen gepubliceerd. De bedoeling is dat we daar in 2022 nog verder op inzetten en ze nog verder uitwerken. Zo kan eenieder daar kennis mee maken zodat iedereen te allen tijde ook weet dat ze ter beschikking zijn en verder uitgebreid worden. Verder zullen in 2022 ook opleidingen georganiseerd worden over omgaan met agressie.

Wat de camerabewaking betreft kan ik het volgende meedelen. Bij de bussen van De Lijn of de bussen in regie zijn er op dit ogenblik 1710 met camerabewaking. Bij de bussen van de exploitanten gaat het over 1002 bussen die voorzien zijn van camerabewaking. Ik bedoel dan alle bussen, ook die die als reserve of als steunvoertuig gelden. Het groeipad is het volgende. De Lijn geeft aan dat ze tegen 2025 het volledige park uitgerust wil zien met camera's.

We zitten vandaag wat het openbaredienstencontract betreft nog onder de huidige overeenkomst van 2017. Er is daar niet echt sprake van meetbare doelstellingen. Dat is iets wat we met het nieuwe openbaredienstencontract wel willen doen. Sociale veiligheid zal er een belangrijk onderdeel in worden. We willen ook een aantal meetbare key performance indicators (KPI's) opnemen om de vooropgestelde doelstellingen te kunnen meten en te kunnen opvolgen.

Het is de bedoeling dat de lijncontroleurs op tal van hotspots blijvend ingezet zullen worden, en op locaties waar men heeft vastgesteld dat er meermaals sprake is van agressie. Dat blijft in de toekomst zo. De lijncontroleurs zullen structureel meer aanwezig zijn en meer ticketcontroles uitvoeren in buurten waar er meer agressie is vast te stellen. De Lijn geeft aan dat het op dit ogenblik niet echt aan de orde is om daar meer initiatieven rond uit te werken. Als er nieuwe hotspots zijn, zal er bijgestuurd worden.

Over de samenwerking met de politie kan ik u zeggen dat die vandaag de dag zeker gebeurt. Dat komt straks bij het verzameldecreet ook aan bod. We willen decretaal verankeren dat onze lijncontroleurs structureel kunnen samenwerken met politiediensten maar ook met andere partners zoals bijvoorbeeld gemeenschapswachten die in dienst zijn van de lokale besturen. Op die manier wordt er verdergewerkt en krijgt dat straks zijn decretale verankering.

Ten slotte, de opleiding 'omgaan met agressie' kaderde in een masterproefonderzoek vanuit Criminologie aan de KU Leuven. Door covid heeft dat geen globale uitwerking gekregen. Vandaag is het voorstel om dit in 2022 te laten doorlopen om daar een bredere scope van te hebben.

Voor de evaluatie van de schoolspotters is De Lijn afhankelijk van de samenwerking met AGODI. Het opzet van de evaluatie is in 2021 uitgewerkt en in 2022 zal het samen met AGODI worden uitgewerkt. Vervolgens zal men er in een latere fase hopelijk een aantal lessen kunnen uit trekken. Tot zover.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. We delen dezelfde bekommernis. Het openbaar vervoer zal veilig moeten zijn of het wordt niet gebruikt. Zo eenvoudig is het. We hebben er alle belang bij om erop in te zetten, zeker als we zien dat de cijfers slecht evolueren. Wat dat betreft, is meten weten. Het is heel belangrijk om goed in kaart te brengen waar de hotspots zijn, zoals gezegd, waar er lijnen zijn, bepaalde zones, regio's en tijdstippen, waar er meer agressie aanwezig is. Het is zeer goed dat daar extra wordt ingezet op controleurs. Dat is absoluut toe te juichen. U weet waar ik toe kom, we moeten soms verschillende keren op dezelfde nagel kloppen.

Het gaat weer over camerabewaking. Als ik hoor dat er op 1710 van de 3000 bussen van De Lijn agressie voorkomt, vraag ik me af of het zo moeilijk is om met beperkte middelen camera's te voorzien. Uw antwoord op een vorige vraag in deze commissie luidde dat camerabewaking op een bus van 12 meter 3000 euro kost per bus. Als we de lijnen met groter risico bekijken, moeten we daar een versnelling mogelijk maken.

De camerasystemen zijn perfect verstelbaar op andere bussen, veronderstel ik. We moeten dus niet wachten op het gewone vervangingsregime van bussen bij De Lijn. Ik vind echt dat we op die lijnen met meer agressie dan elders, versneld moeten durven te investeren in camerabewaking. Het zal enkel zo zijn dat we daders afschrikken. En, belangrijker nog, dat we daders kunnen straffen nadien.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, het is jammer dat we dit onderwerp regelmatig moeten aanhalen. Ik hoor het u graag zeggen, minister, u wilt inzetten op opleidingen, omgaan met agressie, nazorg, 'toolboxen' enzo-voort. Maar mijn vraag is: wanneer gaat u nu eens werk maken van het lik-op-stukbeleid?

Ik dacht dat u gezegd had dat u met uw collega Demir en eventueel met de federale minister van Justitie zou gaan samenzitten om daadwerkelijk strengere straffen te eisen voor mensen die agressie plegen op het openbaar vervoer. Wanneer gaat u daar echt op inzetten? Zolang dat beleid niet wordt gevoerd, gaat u weinig indruk maken.

Die agressievelingen liggen niet wakker van die toolboxen, van die nazorg of opleidingen. Daar is het hen niet om te doen. Die mensen verstaan alleen maar de kracht van optreden en daar is het hem om te doen. Dat camerabeleid is ook al zolang aangekondigd. Als u dat niet kunt, wil ik hier vanavond een oproep doen aan de buschauffeurs, de passagiers en controleurs: als er iets gebeurt, neem uw gsm en film het, zet desnoods een dashcam in uw bus en film die zaken en geef ze door aan de politie. Alleen met een harde aanpak en een daadwerkelijk actieve aanpak kunt u iets aan deze zaken veranderen, niet door er eindeloos over te blijven palaveren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, ik deel uw mening absoluut niet dat toolboxen rond meer tips over hoe om te gaan met agressie of over nazorg van personeelsleden die te maken hadden met agressie, irrelevant zijn. Als er een slachtoffer van agressie is op een bus, dan heeft hij of zij zeker nood aan nazorg.

Het is een en-en-verhaal en dat blijf ik herhalen. Geweld en agressie kunnen nooit. Het vinden van de daders, het handhavingsbeleid en het vergroten van de pakkans zijn sowieso essentieel. We hebben dat in het begin van het jaar besproken en in navolging daarvan heb ik een schrijven gericht aan de minister van Handhaving die mij op haar beurt een antwoord heeft bezorgd dat ze dit heeft besproken met het parket. Ik neem aan dat dit nog alle aandacht gaat krijgen in het handhavingsbeleid, maar om dan op de lauweren te rusten en te zeggen dat het nooit meer zal gebeuren, dat moeten we onszelf nu ook niet wijsmaken. Het is nog altijd goed dat we inzetten op al die andere elementen.

Camera's kunnen afschrikkend werken. Ze zorgen sowieso voor een subjectief veiliger gevoel bij zowel de reizigers als het personeel. Het zou goed zijn mochten alle bussen van De Lijn uitgerust zijn met een camera. Daarom is het belangrijk dat, als we dat openbaredienstcontract voor De Lijn hebben, we daar een aantal meetbare doelstellingen en key performance indicators (KPI's) in opnemen om daar continu mee te worden geconfronteerd.

U zult begrijpen dat ik die camera's niet persoonlijk zal plaatsen in de bussen van De Lijn, maar we zullen er zeker op toezien dat er zo snel mogelijk zoveel mogelijk camera's worden geplaatst. Het engagement van De Lijn om tegen 2025, en liever vroeger, alle bussen binnen haar regie met camera's uit te rusten, dat is een

belangrijke bijdrage. We zullen dat alleszins opnemen in het openbaredienstcontract.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het is zeer goed dat De Lijn concrete doelstellingen zal kunnen worden opgelegd via het openbaredienstcontract. Dat is een eerste stap. Als we de agressie, verbaal en fysiek, op de bussen en aan de haltes willen indijken, dan moeten we een mix van maatregelen hebben. Daarin volg ik u. We hebben nood aan sensibiliserende campagnes, we moeten onze personeelsleden zeker vormen.

Er is ook nood aan controle door camera's, door politie, door controleurs van De Lijn. Enkel met die mix zal het gaan en dan zullen we daders van agressie op het openbaar vervoer hopelijk kunnen bestraffen met strenge straffen, want daar hoort dat alleszins niet thuis.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.