

vergadering **C117**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 13 januari 2022

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



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de geldigheid van gemeentelijke administratieve sancties bij toepassing van het 'Trajectcontrole as a service'-systeem – 1124 (2021-2022)	3
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de erg hoge CO2-concentratie op drukke trams en bussen en de bijhorende coronabesmettingsrisico's – 1161 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de te hoge CO2-concentraties op bussen en trams van De Lijn en de bijhorende coronabesmettingsrisico's – 1199 (2021-2022)	8
VRAAG OM UITLEG van Kathleen Krekels aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de investering van 11 miljoen euro in het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs – 1130 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de extra middelen voor leerlingenvervoer – 1142 (2021-2022)	18
VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitspraak van de Raad van State in verband met de toepassing van de grondverzetsregeling in de Oosterweelwerf – 1150 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van het stilleggen van de grondverzetswerken op de Oosterweelwerf na het arrest van de Raad van State – 1160 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het arrest van de Raad van State met betrekking tot de Oosterweelwerf – 1169 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Willem-Frederik Schiltz aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van het recente arrest van de Raad van State op de Oosterweelwerf – 1210 (2021-2022)	28
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de handhaving van het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag – 1177 (2021-2022)	39
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van flexibele abonnementen bij De Lijn – 1198 (2021-2022)	42

**VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de geldigheid van gemeentelijke administratieve sancties bij toepassing van het 'Trajectcontrole as a service'-systeem
– 1124 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Collega's, minister, welkom bij deze eerste vergadering van het nieuwe jaar van de commissie Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Mijn beste wensen voor jullie allen. Ik wens jullie allemaal een goede gezondheid toe. Hopelijk kunnen wij dit jaar snel opnieuw met aloude fysieke commissievergaderingen starten.

De eerste vraag van dit nieuwe jaar zal gesteld worden door collega Brouns.

De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Voorzitter, collega's, minister, vooreerst ook nog mijn beste wensen aan de mensen die ik nog niet gezien heb. Dat we inderdaad veel goed werk mogen verrichten in deze commissie, te beginnen bij een thema dat we al vaker besproken hebben, zowel in de commissie als op het einde van het jaar nog in de plenaire vergadering, namelijk de inzet van het TaaS-systeem (Trajectcontrole as a Service) bij de uitrol van GAS 5 (gemeentelijke administratieve sancties).

Wij zijn daar een stukje geëvolueerd in het debat, van de houding van minister Somers dat we de absolute vrijheid geven aan de lokale besturen om al dan niet een samenwerking aan te gaan met private partners, tot zijn laatste oproep of advies aan de gemeenten om toch even te wachten om met TaaS in zee te gaan. Dat was ingegeven vanuit de discussie die ontstaan is naar aanleiding van klachten in Bonheiden. De vraag is dan natuurlijk hoe het Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB) zich daarover zal uitspreken. Dat was naar aanleiding van de vraag of het voldeed aan het GAS 5-decreet, waarin werd opgenomen dat het volledig door de lokale overheid moest worden gefinancierd. Dat is een debat op zich. Dat ligt nu ook ter onderzoek bij het Agentschap Binnenlands Bestuur. We kijken uit naar het antwoord.

Ondertussen bleek ook dat er een aantal juristen zijn die zich vragen stellen bij de geldigheid van die uitgeschreven boetes. In de samenwerking is het immers TaaS die eigenaar is van de camera's die de overtredingen vaststellen en die vervolgens ook de nummerplaten van de kandidaat-overtreders naar de politie doorstuurt. De politie moet dan controleren of de software van TaaS de correcte nummerplaat analyseerde op de foto, maar krijgt daarbij ook enkel de foto te zien en kan niet verifiëren of de snelheidsvaststelling als dusdanig correct was. "Ze moet uitgaan van de meting van TaaS, een privébedrijf dat er alle baat bij heeft om zo veel mogelijk overtredingen vast te stellen", was de conclusie van advocaat verkeersrecht Laurens Guinée in De Standaard. Op de vraag naar de wettigheid wenste privébedrijf TaaS niet in te gaan. Het verwees daarvoor door naar de politieke kabinetten. Dat brengt ons hier vandaag bij een aantal vragen dienaangaande, minister.

Kan een private partner op een geldige manier overtredingen vaststellen voor een GAS-boete? Wat moet er gebeuren met de vaststellingen indien het een snelheids-overtreding met meer dan 20 kilometer per uur betreft? Kan de vaststelling gebruikt worden om de desbetreffende strafrechtelijke inbreuk te beboeten? Hebt u hierover al overleg gepleegd met uw Vlaamse en federale collega's verantwoordelijk voor justitie?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Uiteraard aan alle collega's hier in de commissie ook van mijnentwege beste wensen en een goed, gezond en veilig jaar en inderdaad een positieve werking hier in deze commissie.

Dank u wel voor uw vraag, collega Brouns. In antwoord op uw eerste vraag moet ik eerst meegeven dat een lokaal bestuur kan, mag en zal samenwerken met private partners, al is het maar voor de infrastructuur en de softwarematige omkadering, de camera's, de palen, het verwerkingssysteem als dusdanig. Dat zal uiteraard door private firma's geleverd worden. Maar een privaat bedrijf mag en kan geen toegang hebben tot de gegevens die het systeem genereert. Een privaat bedrijf kan enkel de leverancier zijn van een systeem aan het lokale bestuur.

Een privébedrijf dat dan een en ander levert, moet uiteraard ook voldoen aan alle wettelijke verplichtingen. De betrouwbaarheid van alle vaststellingen moet optimaal op punt staan. Daarvoor kan ik specifiek verwijzen naar het KB van 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring, de ijking en de installatie van de meettoestellen om een en ander qua vaststellingen te kunnen doen, en anderzijds ook naar de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van de bewakingscamera's.

Dus als men in zee wil gaan met TaaS dan zal ook TaaS rekening moeten houden met deze wettelijke bepalingen en dus ook moeten instaan voor de ijking van de camera's en het homologatiedossier voor het onderhoud en het eventueel herijken van de camera's. Bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zelf gebeurt dat uiteraard ook. Voor de camera's, de palen en het softwarematige maken wij ook gebruik van private partners. Maar het vaststellen van overtredingen kan uiteraard niet door private partners. Net zoals voor elke andere strafrechtelijk gesanctioneerde overtreding moet dat gebeuren door de bevoegde personen en dat zijn de politiebeambten of het CALog-personeel (Logistiek en Administratief Kader), zoals vermeld in artikel 3 van de wegcode. Dat geldt voor alle verkeersovertredingen, zowel degene waarvoor een GAS-boete wordt voorzien als degene die strafrechtelijk worden gesanctioneerd. Wat dat betreft, wil ik opnieuw heel duidelijk stellen dat de leverancier enkel de ondersteuning levert maar de data niet mag beheren noch de vaststellingen doen.

Ik kom tot uw tweede vraag. Elke vaststelling van overtreding gebeurt door een bevoegd persoon zoals vermeld in artikel 3 van de Wegcode. Artikel 29quater van de Wegverkeerswet verwijst wat de vaststelling van de inbreuken betreft uitdrukkelijk naar artikel 62 van de Wegverkeerswet dat de grondslag bevat voor het gebruikmaken van zowel de bemande als de onbemande automatisch werkende toestellen voor de vaststelling van de overtredingen. Op die manier zijn alle voorwaarden die gelden voor deze toestellen wanneer zij strafrechtelijk gesanctioneerde inbreuken registreren, op dezelfde wijze van toepassing bij de vaststelling van administratief betugelde inbreuken.

Wanneer blijkt dat een snelheidsovertreding niet administratief kan worden betugeld, dus als een GAS-boete niet aan de orde is, dan is er alsnog sprake van een strafrechtelijk verhaal en dan kan het proces-verbaal niet aan de sanctionerende GAS-ambtenaar worden overgemaakt, maar wel aan de andere bevoegde entiteiten. Dat zal dan via Crossborder alsnog strafrechtelijk gesanctioneerd kunnen worden.

In het kader van de regelgeving rond GAS 5 is er binnen de Vlaamse Regering meermaals een beslissing genomen en is er meermaals overleg gepleegd met de collega's. Ik heb ook al meermaals gezegd dat we op dit ogenblik de evaluatie aan het afronden zijn, waarbij we een bevraging bij de lokale besturen hebben gedaan. Nadien zullen we ook deze vervolgstappen bespreken met mijn collega's in de Vlaamse Regering.

Ik heb ook regelmatig contact met de federale minister bevoegd voor Justitie, waarmee we onder andere over GAS 5 al een aantal gesprekken gevoerd hebben.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoorden. Ik ga ervan uit dat we na de oproep van minister Somers voorlopig nog geen informatie hebben van ABB over hoe het nu ten gronde verder moet met TaaS. Ons standpunt daarin is intussen heel duidelijk. Ik zie twee systemen: de lokale overheid eventueel samen met de lokale politie of daarnaast het doorstortscenario, dat misschien een beetje ondergesneeuwd is tijdens het laatste plenaire debat bij de vragen rond TaaS. U verwees terecht naar Crossborder. Het is nog altijd zo dat we federaal alles registreren, dus hebben we eigenlijk het beste zicht op de totaliteit van de snelheidsboetes. Via het doorstortscenario dat federaal minister Van Quickenborne bepleit bij de lokale besturen, onder andere bij de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), zijn wij in staat om een aantal onvolkomenheden, of uitdagingen, om het positief te formuleren, waar we lokaal voor staan, zeker in grensregio's met internationaal verkeer ... Vlaanderen is een internationale regio. Door het feit dat men federaal 23 lidstaten heeft verbonden in een overeenkomst is het veel gemakkelijker om recidive op te volgen.

Het federale doorstortscenario kan de lokale besturen nog veel meer ontzorgen. Ik ben bij de voorstanders om de keuze te laten tussen het federale doorstortscenario en de lokale besturen die er zelf mee aan de slag willen. Met dat laatste kunnen zij volledig zelfstandig werken, in een intergemeentelijke samenwerking of in samenwerking met de lokale politie zodat ze TaaS kunnen laten voor wat ze is en het geld van de boetes maximaal teruggaat naar verkeersveiligheid. Mijn vraag is dus: hoe ziet u de evolutie van het doorstortscenario? Kan het een scenario zijn voor u naast het scenario dat lokale besturen het zelfstandig aanpakken?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ook van mijnentwege de beste wensen aan iedereen. Minister, ik wil mij graag aansluiten bij de vragen van collega Brouns. Ik denk dat ons standpunt hierin zeer duidelijk is. Dit soort trajectcontroles heeft niets meer te maken met verkeersveiligheid, wat nochtans het opzet was van het decreet. Positief, minister, is dat u met een evaluatie bezig bent. Misschien kunt u hiervan wat meer zeggen over de timing. Ik heb nog een tweede vraag. Minister Somers heeft gezegd dat in afwachting van de behandeling van de klacht er beter geen overeenkomsten meer afgesloten worden. Is daarover een schrijven aan de lokale besturen gericht? Kunt u de voorwaarden die u zopas hebt verduidelijkt, nog eens concretiseren bij de lokale besturen, zodat daarover geen misverstanden kunnen bestaan. Maar voor alle duidelijkheid: wij vinden dat dit soort overeenkomsten onmogelijk gemaakt moeten worden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik bied ook allen mijn beste wensen aan voor een liefdevol en gezond nieuw jaar. De consideransen, die u hier hebt toegelicht, minister (ondersteunen ja, niet gegevensbeheer en ook niet het doen van vaststellingen) zijn belangrijk. Maar wij mogen het kind niet met het badwater weggooien. Als wij dat in het regeerakkoord hebben ingeschreven, is het omdat er vandaag heel veel straffeloosheid bestaat vanwege parketten, openbaar ministerie, ten aanzien van verkeersovertredingen in zones 30 en zones 50 kilometer per uur. Om de snelheid toch te beperken, wordt er dan vaak infrastructuur aangelegd met fysieke hindernissen die soms zelf niet aan de wettelijke normen beantwoorden. En ten slotte stelt een dergelijk systeem ons in staat een lik-op-stukbeleid te voeren. Ik wil vooral ook het goede dat hier potentieel in zit niet zomaar afblokken. Minister Somers heeft inderdaad een duidelijk signaal gegeven: wij wachten samen af. Maar

hier is er ook een private partner die investeringen doet. Heel wat gemeentebesturen hebben daar ook wel oren naar. Soms is het een leuke bijkomstigheid dat er wat geld aan verdiend kan worden. Maar vooral is het een middel om op te treden tegen een van de grote ergernissen van de mensen in de dorpskernen en de stedelijke omgevingen: naast lawaaihinder, de verkeerssnelheid. Dat is nu net een van de middelen om aan dat laatste iets te doen. Wij mogen dus het kind niet met het badwater weggooien, maar uiteraard mag over de wettelijkheid geen misverstand bestaan, namelijk dat het de wegbeheerder is, de stad of gemeente, die baas is over de weg en bepaalt hoe hij wordt ingericht.

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

Jos D'Haese (PVDA): Ook mijn beste wensen aan iedereen, voor een mobiel jaar. U weet wat wij denken over dat systeem. Ik ga het niet herhalen. Maar ik heb nog twee concrete vragen. Ten eerste: minister, u zei dat een privaat bedrijf enkel een leverancier kan zijn van infrastructuur en in geen geval de vaststellingen kan doen. Die vaststellingen mogen enkel worden gedaan door de politie. Maar het concept is: Trajectcontrole as a Service. Dat is toch per definitie niet zoals het hoort, want zodra het een dienst is, gaat het niet enkel meer over infrastructuur. Kunt u dat even verduidelijken? Uit uw toelichting kan ik alleen maar concluderen dat dit systeem eigenlijk niet kan. Wat bedoelt u juist met 'vaststellingen'? Dat is toch wat zij doen. Het voorstel is precies het 'ontzorgen' van de gemeenten. Dat lijkt dan niet te kunnen op basis van uw toelichting. Of heb ik het verkeerd begrepen?

En ten tweede, aansluitend op de vraag van mevrouw Robeyns over de vraag van minister Somers om voorlopig niet meer in te stappen – we mochten het geen moratorium noemen. Hebt u weet van gemeenten die nog overeenkomsten hebben afgesloten of die dat nog zinnens zijn?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, minister, ook van mijn kant mijn beste wensen.

We zijn al herhaaldelijk op dit thema ingegaan en ik wil ook niet te veel in herhaling vallen, maar ik wil wel nog eens bevestigen dat we het systeem zoals het nu naar voren komt, niet zien zitten. Ik denk ook dat daar binnen deze commissie en binnen het parlement een grote eensgezindheid rond is. Dit is niet wat we bedoeld hadden.

Collega Keulen heeft zeker gelijk. We mogen het kind zeker niet met het badwater weggooien. We moeten zoeken naar de manier die de verkeersveiligheid het beste kan bevorderen, maar dan denk ik toch, minister, dat de evaluatie die u plant, bijzonder stevig zal moeten zijn en dat die de gemeenten ook echte handvaten zou moeten aanreiken voor hoe we wel willen dat er met het systeem wordt omgegaan.

Mijn eerste vraag sluit aan bij die van verschillende collega's. Het moratorium – dat niet zo genoemd mag worden, maar dat wel werd afgekondigd –, wordt dat nageleefd en is daar bijkomende informatie over bezorgd aan de gemeentebesturen?

Een tweede vraag heeft betrekking op de evaluatie die u plant. Eigenlijk blijkt uit heel dat TaaS-systeem en uit de vele gesprekken die ik daarover heb met lokale bestuurders in Vlaanderen, dat er toch een soort businessmodel achter zit voor gemeenten, ook al mag het niet bedoeld zijn als een cashcow, en dat ze dus eigenlijk perfect in staat zouden moeten zijn om de infrastructuur voor te financieren, toch als je ziet dat er toch een zekere return on investment tegenover staat. Ik denk dus dat u in die evaluatie vooral op zoek zult moeten gaan naar wat de bekommernissen zouden kunnen zijn voor gemeenten om de investering zelf te doen. Het is namelijk bijzonder onlogisch dat ze daarvoor een beroep zouden moeten doen op een extern bedrijf, terwijl ze eigenlijk perfect zelf een businesscase zouden moeten kunnen uitwerken die ook financieel positief is. Misschien

ligt daar een taak voor uw administratie om hen daarbij te helpen. Ik zou u willen oproepen om daarnaar te kijken en ik vraag me ook af of u daar al mee bezig bent.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ook vanuit mijn fractie wil ik me aansluiten bij de verschillende vragen van de collega's, voornamelijk de vraag of u dit juridisch kunt uitleggen. Is het nu mogelijk dat zo'n vaststelling gebeurt door een derde partij of staat dit juridisch op losse schroeven?

Twee, zijn er ondertussen al nieuwe lokale besturen opgedoken die in dit TaaS-systeem willen meestappen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de verschillende bijkomende vragen.

Op de eerste plaats – ik denk dat iedereen dat ondertussen ruimschoots weet – primeert de verkeersveiligheid te allen tijde. Het sluitstuk van een goede verkeersveiligheid is sowieso een goede handhaving en dat willen we faciliteren. Ik heb een paar collega's horen zeggen dat ze het kind niet met het badwater willen weggooien. We weten uiteraard dat in heel wat zones 30 of 50 nauwelijks handhaving plaatsvond. Daarom hebben we de mogelijkheid gecreëerd voor lokale besturen om die kleine verkeersovertredingen tot 20 kilometer per uur met eigen, automatische installaties te beboeten, via een GAS-boete, zonder strafrechtelijk gevolg dus.

Nu, lokale besturen zijn vrij om dit al dan niet te doen. En als ze beslissen om het te doen, beslissen zij ook zelf op welke manier. Daaromtrent hoeven ze aan mij geen verantwoording af te leggen.

Ze moeten natuurlijk wel zorgen dat het conform het wettelijke kader betreffende de GAS-boetes is, maar ook het wettelijke kader dat ik daarstraks al heb geciteerd, zowel het KB van 12 oktober 2010 rond ijking, installatie, herijking en dergelijke meer, als de uitvoeringsbesluiten en de wet van 21 maart 2007, die de regeling en de plaatsing van de meettoestellen en bewakingscamera's expliciet regelt. Dat wil ik heel duidelijk stellen.

Mijnheer Brouns, u vroeg of het toch niet beter is om te wachten op Crossborder. Ik wil eerst duidelijk de evaluatie die wij tot nu toe kunnen hebben, afwachten. Dat heb ik ook in het verleden al een paar keer gezegd. Mevrouw Robeyns, ik heb nog niet echt een duidelijke timing voor die evaluatie. Ik hoop dat die er zo snel mogelijk komt. En dan nemen we zeker alle facetten mee, zeker ook het aspect van TaaS, omdat daar vandaag een en ander in onderzoek is. Jullie weten dat er inderdaad ook een klacht is bij het Agentschap Binnenlands Bestuur. Ik denk dat het aan collega Somers is om zich daar verder over te buigen en te kijken hoe men daarmee moet omgaan. Straffeloosheid is geen goede zaak. En lokale besturen beslissen hoe en wat.

Ik heb ook de vraag genoteerd of we niet nog eens een brief aan de lokale besturen moeten richten om alle voorwaarden heel duidelijk mee te geven. Nu, al die voorwaarden staan eigenlijk heel duidelijk vermeld op de website, dus ik weet niet of het nodig is dat wij nog maar eens een brief gaan schrijven over wat de mogelijkheden zijn. Ik denk dat iedereen dit inmiddels wel duidelijk weet.

Wat betreft TaaS en de service die verleend wordt, moet ik nogmaals heel duidelijk stellen dat de service die men kan en mag verlenen, het plaatsen van de installatie is, het herijken van de installatie, het indienen van een homologatiedossier, het onderhoud van de installatie. Dat is uiteraard ook allemaal een service. Dus in de mate dat men dat daaronder bedoelt, is er als dusdanig geen probleem. Dat doen we bij het Agentschap Wegen en Verkeer ook. Maar het uitlezen van de data, de privacygevoelige data, de data die effectief betrekking hebben op de al dan niet begane verkeersovertredingen, kan en mag alleen door de bevoegde personen gebeuren, met name een politieambtenaar of iemand van het CALog-personeel binnen de politie. Dat is heel expliciet opgenomen in

artikel 3 van de wegcode. En daar kan uiteraard niet van worden afgeweken. Dus als een lokaal bestuur zou overwegen om ook alle data te laten capteren en uitlezen, en daaraan zou koppelen om brieven te schrijven: dat kan niet. Dan is dat een inbreuk op de wegcode.

Lokale besturen moeten ons niet melden of zij al dan niet met GAS 5 aan de slag gaan. Dat staat hen vrij. De mogelijkheid is geboden. Ze kunnen ook nog altijd zeggen dat ze heel het handhavingsluik strafrechtelijk blijven laten volgen. Als ze het wel willen doen, moeten ze natuurlijk hun GAS-reglement aanpassen op de gemeenteraden. Ik denk dat dat voor iedereen wel publiek beschikbaar is. Op dit ogenblik weet ik dat onder andere Mechelen, Willebroek, Lier en Genk aan de slag zijn gegaan met GAS 5, zonder dat zij daaromtrent in zee zijn gegaan met TaaS. Ik hoor ook in de media en dergelijke dat er een aantal lokale besturen zijn die wel overwegen om in zee te gaan met TaaS. Het Agentschap Binnenlands Bestuur is dat op dit ogenblik aan het beoordelen, zeker wat betreft de klacht die daaromtrent recentelijk is ingediend. Ik weet niet of daar al een finale uitspraak over is, maar het is sowieso aan collega Somers om daar verder op in te gaan.

Ten slotte ging het nog over het financiële model. Het gaat hier om de verkeersveiligheid en het doel mag nooit ofte nimmer zijn om daar zo veel mogelijk geldgewin uit te halen. Neen, het doel is nog altijd dat iedereen zich houdt aan de snelheden, en dat in het belang van heel de verkeersveiligheid.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dank u wel, minister en collega's voor de bijkomende vragen. Ik denk dat er één duidelijke positieve conclusie kan worden getrokken. We zijn het er allemaal over eens dat het goed is dat we zeker niet het kind met het badwater weggooien en dat het goed is dat we de lokale besturen met GAS 5 effectief de verantwoordelijkheid hebben kunnen geven om de handhaving meer in eigen hand te houden.

De handhaving van verkeersveiligheid en snelheid is iets waar veel Vlamingen terecht dagelijks wakker van liggen. Maar ik denk dat we kritisch moeten zijn over de manier waarop we dat moeten doen. Wat ons betreft, is dat niet TaaS, maar kan dat het doorstortscenario zijn, of de lokale besturen. U verwees zelf naar het voorbeeld van de stad Genk, waarbij wij als kleinere gemeente de mogelijkheid hebben om daarbij aan te sluiten. Dat is een goede samenwerking. Dat is administratief vrij eenvoudig, als je daar natuurlijk ook voor vergoedt, want dat is nog wel de bijkomende uitdaging, ook bij TaaS. Die service zit daar zelfs niet. Die moet je nog apart betalen bij je politie, want die moet daar natuurlijk ook extra manschappen voor aanwerven. Dan heb je ook nog administratieve kosten bij de gemeente.

Concluderend denk ik dat het zeer goed is dat we die autonomie krijgen als lokaal bestuur om de handhaving te doen, maar dat de manier waarop er een moet zijn waarbij de gegenereerde middelen maximaal opnieuw geïnvesteerd worden in verkeersveiligheid, in plaats van een commercieel doel te dienen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de erg hoge CO2-concentratie op drukke trams en bussen en de bijhorende coronabesmettingsrisico's – 1161 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de te hoge CO2-concentraties op bussen en trams van De Lijn en de bijhorende coronabesmettingsrisico's – 1199 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Om te starten, ook vanwege mijzelf de allerbeste wensen voor de collega's. Hopelijk voor iedereen een vruchtbaar, maar vooral een gezond jaar. Ik denk dat dat toch wel zeer belangrijk is heden ten dage.

Minister, mijn eerste vraag voor u van het nieuwe jaar gaat over de hoge CO₂-concentratie op drukke trams en bussen. De toegelaten CO₂-concentratie op die trams en bussen blijkt geregeld overschreden te worden. Op piekmomenten zit er veel volk op het openbaar vervoer en dan gaat de CO₂-concentratie sterk stijgen, waardoor op drukke trams en bussen de toegelaten CO₂-concentratie van 900 deeltjes per miljoen (ppm) geregeld wordt overschreden. Dat bleek onlangs uit een steekproef van VRT NWS. Als er een besmette passagier in de buurt zit, verhoogt een hoog CO₂-gehalte de kans op overdracht van het virus. In totaal werden tijdens de spitsuren 23 willekeurige ritten genomen op de metro's en trams in Brussel en Antwerpen. Op maar liefst meer dan de helft van de ritten gaf de CO₂-meter een waarde boven de 900 ppm aan.

Nochtans adviseerde de Groep van Experts voor Managementstrategie van COVID-19 (GEMS) om de maximumcapaciteit op het openbaar vervoer te halveren. De regeringen van ons land namen die beslissing uiteindelijk niet. Nochtans zou dat toch wel kunnen helpen, aldus experts.

De initiatiefnemers van de steekproef namen eind november, begin december verschillende keren de trein, tram, metro of bus, telkens tijdens de spitsuren voor en na de school of het werk. De veilige grens bij CO₂-metingen wordt gelegd op 900 ppm, maar de boodschap is eigenlijk dat men de CO₂-concentratie zo laag mogelijk dient te houden.

Op twaalf busritten vaak vlak na school met volle bussen werd zeven keer de drempel van 900 ppm overschreden. Vijf momenten gaven zelfs een waarde van boven de 1100 ppm aan, met uitschieters van 1451, 1525 en 1643 ppm.

De door de GEMS voorgestelde halvering van de maximumcapaciteit is volgens De Lijn niet nodig. Men raadt de reizigers aan om het gezond verstand te laten primeren en de maatregelen te volgen zodat men veilig het openbaar vervoer kan nemen. Tevens benadrukt De Lijn het belang van ventileren. Ventilatie op trams en bussen is cruciaal. In koudere periodes is het niet zo evident dat ramen in trams en bussen openstaan. De chauffeurs zien hier voor de start van hun dienst en tijdens pauzes wel op toe, maar ze kunnen dat natuurlijk niet om de haverklap controleren. Stickers in alle toestellen helpen de reizigers hieraan te herinneren. Hoewel het dakraam van de bussen vaak openstond en de buschauffeurs vroegen om goed het mondkapje te dragen, voelden de onderzoekers zich toch niet veilig. Hoe meer mensen, hoe groter ook de kans dat daar een besmet persoon tussen zit. Er bestaat dus zeker een besmettingskans als je op drukke momenten het openbaar vervoer neemt.

Minister, hoe staat u tegenover de houding van De Lijn die de verantwoordelijkheid grotendeels bij de gebruikers legt, zoals het nemen van de volgende bus, vroeger vertrekken en dergelijke meer, de door de overheid als veilig gestelde norm van 900 ppm niet onderschrijft en onomwonden stelt dat het pas bij 1200 ppm kritiek wordt? Zijn er verdere gegevens van gemeten CO₂-waarden bij onze Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn? Zo ja, wat zijn de resultaten en hoe, waar en wanneer werden of worden ze uitgevoerd?

Niet enkel het openzetten van ramen, ook het gebruik van airconditioning is belangrijk bij een goede luchtkwaliteit. Zijn daarover geldende regels, en hoe zit het met het desbetreffende onderhoud, aangezien De Lijn, zoals we allemaal weten, op gebied van onderhoud eerder aan de slechte kant presteert?

Wordt er bij de aankoop van nieuwe bussen op toegezien dat er een ventilatiesysteem in de bus aanwezig is? Worden de chauffeurs en controleurs voldoende gewezen op ventilatie, en wordt dit voldoende gehandhaafd op de zogenaamde risicolijnen?

Hoe wordt door De Lijn geanticipeerd op de oprukkende omikronvariant, en deelt de minister de aanbeveling van FFP2-maskers? Zullen deze eventueel tegen een gunstig tarief door De Lijn aangeboden worden?

Bent u bereid om de voorgestelde maatregel van de GEMS tot halvering van de maximumcapaciteit in de praktijk toe te passen?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Op mijn beurt een zeer prettig en hopelijk gezond 2022 gewenst aan iedereen, ook aan de medewerkers van het parlement.

De collega heeft daarnet het onderzoekje, de steekproef van de VRT-nieuwsdienst geschetst. Ik zal daar niet meer op terugkeren. De resultaten zijn gekend.

Hoewel de coronacrisis zorgt voor heel wat minder reizigers op bussen en trams van De Lijn, is en blijft het cruciaal om het risico op besmetting op bussen en trams zo laag mogelijk te houden. Minister, u zorgde eerder al voor het inleggen van extra bussen om de spreiding te garanderen, de drukte te spreiden maar ook het besmettingsrisico op de bussen te spreiden. Maar we weten nu ook, en het onderzoek wijst er nog eens op, dat ook ventilatie cruciaal is in het verhaal. De ramen op bussen en trams moeten openstaan en dat ook blijven. De chauffeur zorgt hiervoor bij aanvang van de rit en kan dat tijdens zijn pauze controleren, maar hij kan dat natuurlijk niet de hele rit door doen. Dat is nagenoeg onmogelijk. Dus vind ik wel dat de reiziger daar ook een zeer belangrijke verantwoordelijkheid in heeft.

Minister, in die context wil ik u een aantal vragen stellen. De steekproef waarvan sprake is een initiatief van de VRT-nieuwsdienst. Ik vraag me af of De Lijn zelf ook dergelijke controles uitvoert. Als dat zo is, zijn er dan resultaten van? Zo ja, welke resultaten zijn het? Zo niet, waarom doet De Lijn dat dan niet? Is het mogelijk om dat toch te doen? Is De Lijn van plan om zo'n onderzoekjes of steekproeven wel mogelijk te maken? Ik denk dat dat nuttig kan zijn.

Welke concrete opdrachten krijgen de chauffeurs van De Lijn inzake de ventilatie en het nazicht daarop? Er zijn al het vooraf openzetten en controles tijdens de pauze, maar zijn er andere zaken waar men op moet letten? In welke mate worden die afspraken doorgetrokken en gecommuniceerd naar de onderaannemers en de chauffeurs die daar aan de slag zijn? Dat is immers een zeer belangrijke groep die we niet uit het oog mogen verliezen.

Derde element: de chauffeur kan zoals gesteld niet altijd controleren of de ramen wel open blijven, ook de reiziger heeft hierin een grote verantwoordelijkheid. Op welke manier sensibiliseert De Lijn de reizigers daartoe? Is De Lijn van plan om ter zake een extra tandje bij te steken, zeker na het lezen van de resultaten van de steekproef van de VRT-nieuwsdienst?

Vierde element: het klinkt misschien banaal, ik heb twee linkerhanden, dus aan mij zal het niet liggen, maar is er misschien een eenvoudige technische oplossing om de ramen van bussen en trams permanent open te houden? Zo ja, dan kan dit niet zo heel erg moeilijk zijn en moet dit misschien wel worden uitgevoerd op alle bussen en trams. Dan zijn we van nodeloze discussies af.

Minister, ik heb nogmaals verwezen naar de extra bussen die u een tijd geleden hebt ingelegd om de drukte te spreiden. Hoe evalueert u tot vandaag de inzet van

die extra bussen? Zijn er plannen om tijdens de resterende zes maanden van dit schooljaar daarbovenop nog nieuwe extra bussen in te schakelen om de drukke maximaal te spreiden, nu we die resultaten kennen? Het is al een tijdje geleden dat dit nog eens aan bod kwam: in welke mate is de druktebarometer van De Lijn zelf een instrument om te bepalen op welke verbindingen die extra businzet nodig zou kunnen zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vragen. U weet allemaal dat sinds de aanvang van de pandemie De Lijn allerlei maatregelen neemt om het reizen met bus en tram zo veilig mogelijk te laten verlopen, dit met een aantal maatregelen die continu worden gecommuniceerd en die men ook ziet in de bussen en trams zelf, namelijk de mondkmaskers, het afstand houden waar mogelijk maar ook het continu poetsen en ontsmetten van voertuigen. Er wordt ook continu ingezet op ventilatie en verluchting, niet alleen van de toestellen maar uiteraard ook van de gebouwen. Verder is er ook geen verkoop meer in de trams en de bussen zelf. Reizigers moeten allemaal achteraan opstappen. De chauffeurs zitten afgesloten met plasticfolie en er is nog altijd de druktebarometer waarbij de reizigers allemaal het advies krijgen om die te consulteren en indien mogelijk de drukke ritten te vermijden. Dat zijn tal van maatregelen die van bij de aanvang werden gecommuniceerd en die niet alleen gelden voor de bussen die in regie van De Lijn rijden maar uiteraard voor ook die van de pachters.

Sinds het duidelijk is dat verluchting en ventilatie een cruciale verdedigingsstrategie zijn, zet De Lijn maximaal in op het verluchten van voertuigen. Ventileren staat boven verwarmen of koelen van het voertuig. In samenwerking met de constructeurs wordt steeds nagegaan hoe buitenlucht maximaal gebruikt kan worden om de voertuigen te ventileren. Recuperatie van lucht wordt maximaal vermeden.

De heer Maertens heeft het zelf al gezegd: chauffeurs verluchten hun voertuig bijkomend door het openen van de deuren. Dat kunnen ze doen bij aanvang en op het einde van de rit. Maar als tussendoor bepaalde reizigers vinden dat ze te veel tocht hebben en de ramen of luiken sluiten, dan is dat natuurlijk een vervelende zaak. Daarom doe ik ook de oproep aan iedereen om alles open te laten.

Daar waar mogelijk kan er ook maximaal worden ingezet op een bredere spreiding van de reizigers. Daarvoor is de druktebarometer zeker een handige tool. Ook daar wordt gevraagd aan de reizigers om zelf de druktebarometer te raadplegen en wanneer bepaalde ritten veel te druk zijn, eventueel een vroegere of een latere rit te nemen om te komen tot een betere spreiding.

Ik kom tot de metingen. Er wordt in de vragen verwezen naar de steekproef die genomen is door de VRT. Ik kan u meegeven dat De Lijn zelf uiteraard ook een aantal meetcampagnes heeft gedaan, zowel De Lijn zelf als de externe dienst voor preventie op het werk.

Ook Idewe heeft metingen gedaan in verschillende regio's, op verschillende tijdstippen en in verschillende voertuigtypes. De resultaten zijn zeer divers en de vooropgestelde grens van 900 ppm (deeltjes per miljoen) werd in sommige gevallen voor korte tijd overschreden. De oorzaak hiervan is telkens onvoldoende ventilatie. Vandaar dat De Lijn benadrukt aan de reizigers (via communicatie) en aan de chauffeurs (via interne instructies en communicatie aan de exploitanten) om alle regels rond ventilatie zo consequent mogelijk op te volgen. Ook in 2022 zijn er al metingen ingepland. De metingen worden op regelmatige basis herhaald.

Wat betreft de voertuigen van De Lijn heb ik in mijn antwoord op de vragen om uitleg in de commissie van 9 december 2021 al stilgestaan bij de ventilatiemogelijkheden bij de voertuigen van De Lijn. Op de nieuwere voertuigen is een goed

uitgerust ventilatiesysteem aanwezig; bij de oudere voertuigen is het van cruciaal belang om de dakvensters en de klapvensters open te laten. Er is niet meteen een technische oplossing voorhanden om de handmatig bediende ramen van bussen en trams permanent open te houden. Daarvoor reken ik op het gezond verstand van de reizigers. Zij weten intussen ook al wel dat ventilatie een heel belangrijk preventiemiddel is tegen de pandemie.

Wat vind ik van het voorstel van experts om capaciteit te beperken? De Lijn is geen voorstander van een beperking van de maximale capaciteit voor openbaar vervoer omdat dit praktisch erg moeilijk te organiseren of te controleren is. Bovendien doet een dergelijke beperking afbreuk aan de maatschappelijke opdracht van De Lijn en dit kan voor problemen zorgen voor de mobiliteit van mensen die zijn aangewezen op De Lijn voor essentiële verplaatsingen. De Lijn geeft aan dat een beperking van de capaciteit aanleiding kan geven tot een gedrum aan de haltes om als eerste op te kunnen stappen. Dergelijk gedrum is helemaal niet wenselijk in coronatijden. Bovendien vreest De Lijn dat controles aan bepaalde haltes leiden tot verschuivingen naar andere, nabijgelegen haltes. Het is moeilijk om elke halte in heel Vlaanderen continu te controleren. Voorts kunnen in het gedrum incidenten tussen reizigers onderling of tussen reizigers en medewerkers en mogelijk agressiegevallen ontstaan. Overigens is de praktische afdwingbaarheid niet haalbaar, vooral in stedelijk gebied waar aan elke halte mensen willen afstappen of opstappen.

De laatste vraag gaat over het inzetten van extra voertuigen, de zogenaamde versterkingsritten. De versterkingsritten in de piekuren, zeker voor de schoolgaande jeugd, hebben hun nut bewezen, maar sinds oktober van vorig jaar zijn ze stopgezet. Doordat de vaccinatiecampagne op volle toeren draaide, achtte men het niet meer nodig, ook al gezien de enorme meerkosten. Als zou blijken dat dit opnieuw een noodzaak wordt, dan kan dat misschien wel overwogen worden, maar de ruime vaccinatie is een argument om niet opnieuw versterkingsritten in te zetten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Het is inderdaad wel zo dat het een gedeelde verantwoordelijkheid is. Enerzijds is het een verantwoordelijkheid van De Lijn en anderzijds weten ook al de passagiers hoe ze zich moeten gedragen. Er zijn toch wel een aantal opvallende antwoorden waarbij ik even de wenkbrauwen frons. Bijvoorbeeld zegt u dat de versterkingsritten ten behoeve van de schoolgaande jeugd zijn stopgezet wegens de kostprijs. Dat zal wel kloppen. Maar een tweede reden zou zijn dat de vaccinatiecampagne op volle toeren zou draaien. Ondertussen hebben wij toch al gezien dat het aantal besmettingen met de nieuwe omikronvariant de pan uit swingt. Ik denk dat wij weer versterkingsritten of extra capaciteit moeten overwegen precies omdat er nu een veel groter besmettingsrisico is met de nieuwe variant. Wij hebben van de week de cijfers gezien. Het aandeel van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer is gedaald met 5,7 procent. Dat is dus eigenlijk in vrije val. De mensen voelen zich inderdaad niet echt veilig op het openbaar vervoer. Dat is helemaal niet de schuld van de chauffeurs die erop moeten toezien dat de ramen open staan. Maar het is ook de verantwoordelijkheid van De Lijn om ervoor te zorgen dat de mensen zich wel degelijk veilig voelen op het openbaar vervoer. De Lijn moet alles doen om het besmettingsrisico terug te dringen.

Ik heb geen antwoord gekregen over de FFP2-maskers. Ze verschijnen meer en meer in het straatbeeld. Misschien moet ook daarop meer ingezet worden. Over de beperking van de capaciteit moet nagedacht worden, zeker met het risico van de nieuwe variant. Waarom kunnen er geen CO₂-meters geïnstalleerd worden in de bussen; in de horeca moet het wel? Dan kan er opgetreden worden wanneer de CO₂-concentratie de kritische drempel overschrijdt. Bent u bereid om De Lijn aan

te zetten bijkomende maatregelen te nemen, zeker met het huidige besmettings-risico?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik ben het absoluut met u eens, minister: het is een gedeelde verantwoordelijkheid. De Lijn kan haar best doen en haar chauffeurs ook om de accommodatie zo goed mogelijk aan te wenden, maar het is aan de reizigers zelf om hun verantwoordelijkheid op te nemen. Dat zei ik ook in het begin van mijn tussenkomst.

Wat de extra ritten betreft, ga ik ervan uit dat de druktebarometer goed bekeken wordt door De Lijn zelf. Zo kunnen zij weten waar de drukke lijnen zijn. Ook de chauffeurs kunnen daarover feedback geven aan hun werkgever. Ik kan mij voorstellen dat het op de piekuren soms wel beangstigend kan zijn. Ik begrijp dat het een zoeken is naar een precair evenwicht tussen zo weinig mogelijk risico en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Als wij 100 procent veiligheid willen, moeten wij de bussen niet meer laten rijden. Maar wij moeten de klanten aan de openbaarvervoersmaatschappij kunnen binden.

Ik wil nog even doorgaan op de druktebarometer. Is dat wel een succes? Weten wij bijvoorbeeld hoeveel reizigers dit instrument effectief consulteren? Wij kunnen heel veel doen om de drukte te meten, maar als de reizigers geen gebruik maken van de resultaten heeft die barometer geen zin. Wat doen wij om de druktebarometer te promoten? Ik neem aan dat als je abonnee bent je af en toe de app of de website van De Lijn raadpleegt. Toch meen ik dat we met de vaste klanten nog net iets meer moeten doen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, we hebben het in deze commissie al meermaals over dit onderwerp gehad. Ik denk dat het belangrijk is dat reizigers er zo veel mogelijk op moeten kunnen vertrouwen dat ze op een veilige manier de bus kunnen nemen. Goede ventilatie en luchtkwaliteit zijn daar ontzettend belangrijk in. We hebben in de commissie ook al gezegd – ik denk dat collega Lambrecht er straks ook nog over zal tussenkomen – dat er een probleem was met de software voor het aanzetten van de klimaatregeling, waardoor de dakluiken automatisch sloten. U hebt inderdaad in de commissie van 9 december gezegd dat de problemen opgelost zouden zijn. Van een 1400-tal bussen moest de software aangepast worden. Ondertussen krijgen wij signalen dat dat niet zo zou zijn en dat er dus nog altijd bussen zijn waarvan de dakluiken sluiten als de klimaatregeling wordt aanzet. Hebt u die signalen ook ontvangen? Klopt dat?

Twee, hoe zit het met de klimaatregeling die nog niet is aangepast op bussen van onderaannemers?

Drie, zijn er ook nog altijd bussen zonder klapvensters? Vaak wordt gezegd dat de reizigers klapvensters moeten openzetten, maar wij hebben begrepen dat er ook bussen zijn zonder klapvensters. Hoe zit het daar dan op het vlak van ventilatie?

Wat metingen betreft, hebt u in het verleden altijd gezegd dat er geen stabiele metingen zijn, omdat de deuren voortdurend open en dicht gaan. Ik blijf erop hameren dat die metingen belangrijk zijn. Net als collega Verheyden vind ik het ook belangrijk dat er wel CO₂-meters in de bussen komen.

Tot slot is er de druktebarometer. Ik hoor collega Maertens zich afvragen: “Gebruiken reizigers die?” Dat is inderdaad belangrijk, maar de vraag is ook of De Lijn de druktebarometer gebruikt. De Lijn zou dat instrument moeten gebruiken, al dan niet om bijkomende ritten in te zetten.

Als allerlaatste vraag: de scholen zijn ondertussen weer open en dus zal de drukte weer toenemen. Ik denk dat het belangrijk is om continu te monitoren, zodat we zeker op de piekmomenten, indien nodig, versterking kunnen inzetten.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Voorzitter, ik kom even tussen in naam van collega Brouwers, die hier helaas niet aanwezig kon zijn omdat ze nog altijd herstelt van een ongeval. Veel sterkte thuis, Karin, en hopelijk ben je hier snel weer aanwezig om het dossier mee op te pakken.

Mevrouw Brouwers heeft op 9 december de problematiek aangekaart. We zaten toen nog volop met de deltavariant; omikron was nog onderweg, maar woedt vandaag heel hevig. Het ging toen ook over de metingen, zoals vandaag opnieuw. Het was inderdaad, zoals u toen antwoordde, niet zo evident om metingen te doen, zeker omdat bussen vaak stoppen en mensen op- en afstappen. Dat neemt echter niet weg dat je naar een bepaalde context kunt gaan om het toch zo goed mogelijk te organiseren. Een stadsbus stopt als het ware om de halve kilometer en daar is heel veel passage op en af. Daarnaast zitten mensen soms een kwartier of een halfuur op een bus. Daarmee wil ik aangeven dat je naar een wetenschappelijke context kunt gaan om wel naar objectieve resultaten te kunnen gaan om iets te doen ter verbetering van die luchtkwaliteit op de bussen.

Er zijn vandaag bussen – u verwees er al naar – die waarschijnlijk heel goed zijn uitgerust met state-of-the-art mechanische ventilatie, waar het klimaat, al dan niet met geopende vensters, optimaal is. Daarnaast heb je nog oudere bussen zonder mechanische ventilatie. Daar moet geïnvesteerd worden, zoals we vandaag doen in lokalen, in luchtreiniging. Luchtreinigingstoestellen hoeven niet altijd even duur te zijn. Wordt er naast ventilatie ook gekeken naar luchtreinigingstoestellen voor bussen?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, collega's, eerst en vooral mijn beste wensen.

Er is al veel gezegd, dus ik ga heel kort een eigen punt maken. Ik verwijs ook naar de vergadering van 9 december, waarop u bevestigd hebt dat het softwareprobleem voor de ventilatie opgelost zou zijn. Daarna hebben heel veel buschauffeurs uit West-Vlaanderen mij gecontacteerd dat dat nog helemaal niet zo is. U geeft dat nu ook toe. Ik wil hier toch even benadrukken dat dat niet over weinig bussen gaat. De collega zei dat het gaat over oudere bussen, maar voor Brugge gaat dat al over tien bussen in de binnenstad en veertig rond de stad. Daarmee zitten we aan vijftig bussen die rondrijden zonder ventilatie die naar behoren werkt, in tijden van omikron. In de rest van West-Vlaanderen is het nog erger, want in Brugge hebben we hybridebussen en daar werkt het wel goed. Het is dus wel degelijk een niet te onderschatten probleem. Uiteraard is het een gedeelde verantwoordelijkheid, maar reizigers kunnen er niets aan doen als de ramen niet opengaan om te ventileren. Mijn vraag is eigenlijk of er geen richtlijnen moeten komen om oudere bussen, die dus niet ventileren, niet meer in te zetten in de spits of de drukste momenten. Kan daar geen oplossing voorzien worden om de boel wat te herschikken, zodat de veiligere bussen dan rijden op de drukste momenten?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Goede collega's, hoe onvolmaakt ook, maar als het over corona of covid gaat, spelen wij in Vlaanderen twee of drie reeksen hoger dan onze buurlanden. Ik heb een zeer goed zicht op Nederland – hier wonen ook 7000

Nederlanders en er is die gedeelde grens. Als het gaat over vaccinatie en mondmaskers, dan scoort Nederland natuurlijk pakken lager. Sommige mensen komen je heel trots zeggen dat ze tweemaal gevaccineerd zijn, sommigen komen ook heel trots zeggen dat ze één keer gevaccineerd zijn. Praten we over de boosterprik, dan kennen ze dat helemaal niet. Een aantal Nederlanders dragen het mondmasker – laten we positief zijn –, maar ze hebben het er toch heel moeilijk mee en we zien dat ook in onze winkelcentra. Met die twee dingen samen, wat Vlaanderen onderscheidt, in de goede zin, van de buurlanden, samen met een stuk luchtcirculatie door constructies in de daken van bussen en in de vensters, denk ik dat je een relatief goed aanbod kunt doen aan onze reizigers, toch in vergelijking met onze buurlanden, hoe onvolmaakt ook.

Elders gebeurt het niet anders. In Nederland rijden er ook geen drie bussen achter elkaar en zijn de bussen ook niet beter. De situatie is vergelijkbaar met die van ons, maar dan met een lagere vaccinatiegraad en heel veel moeilijkheden als het gaat over mondmaskerdracht, wat voor hen eigenlijk uitgesloten is. Dan is dat bij ons toch vrij behoorlijk, zeker als je dat vergelijkt met de scholen. We hebben CO₂-meters. Als die signaleren dat de concentratie CO₂ te hoog wordt in de lucht, dan geeft men aan de kinderen het signaal om hun jassen aan te doen, gaat de chauffage hoger en gaan de vensters open.

Maar ik keer terug naar de bussen. Ik denk dat we er op dat vlak, ten opzichte van de rest van de wereld, het beste van maken. Beter kan natuurlijk altijd, maar wat de minister ook zei: met de vaccinatie, met de mondmaskers en met een stukje luchtcirculatie – en dan moeten reizigers ook verdragen dat die dakconstructies opengaan –, kun je een veilig openbaar vervoer aanbieden, zeker niet slechter dan in onze buurlanden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Het moet de eerste keer zijn dat ik collega Keulen hier hoor zeggen dat Vlaanderen het op het vlak van bussen beter doet dan Nederland, maar goed, dat is niet de essentie van deze discussie.

Ik wil twee bedenkingen maken, ten eerste over de verantwoordelijkheid van de reizigers. We mogen de verantwoordelijkheid niet al te veel bij de reizigers leggen. Vaak is het zo dat iemand die alleen op de bus zit, of met heel weinig, het raampje zal toekappen als het tocht. Dan is het niet zo evident, als je nadien met meerdere mensen op die bus zit, om dat raampje weer te gaan openzetten, door een zekere sociale druk; er is in de omgeving altijd wel iemand die het te koud vindt. Die verantwoordelijkheid bij de burgers leggen, dat is een moeilijke zaak. We mogen ons daar niet achter verschuilen.

Twee, ik vind het eerlijk gezegd een beetje pijnlijk dat we twee jaar na de intrede van corona nog altijd geen betere draaiboeken hebben om met deze crisis om te gaan. Dat moet nu toch eindelijk eens een aandachtspunt worden. Als ik de minister hoor zeggen: "Men is van oordeel dat er momenteel ruime vaccinatie is en dat we dus geen extra bussen moeten inleggen", dan neem ik aan dat u dat in de gaten houdt en beslist, dat u de vinger op dat vlak aan de pols houdt.

In het algemeen ben ik het eens met heel veel opmerkingen die hier gemaakt zijn. Een belangrijke les die we moeten trekken, ook voor de toekomst, is dat als wij ons openbaar vervoer 'future proof' willen maken, we moeten zorgen dat die infrastructuur up-to-date is. De problemen doen zich voor met de oudste bussen, met de bussen die niet uitgerust zijn op een moderne manier. Daar zit het probleem. Als wij een performant openbaar vervoer willen, moeten wij ook bussen hebben die beantwoorden aan de normen die daar vandaag aan gesteld worden. En dat is nog altijd een groot verschil met bijvoorbeeld Nederland, waar die vernieuwing al veel verder staat.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er zijn heel wat bijkomende vragen, collega's. In tegenstelling tot wat de heer Bex zegt, ben ik wel van oordeel dat het hier een gedeelde verantwoordelijkheid is. Eenieder weet vandaag de dag dat ventilatie echt wel essentieel is. Ventilatie in gebouwen, maar ook ventilatie in tramtoestellen en bussen: iedereen weet dat dat essentieel is. En als men dan toch zegt dat het tocht en men gaat gauw de ramen of het dakluik sluiten, weet men dat dat nefast is voor de gezondheid. Ik deel dus wel de mening van heel wat andere collega's, die zeggen dat het wel degelijk een gedeelde verantwoordelijkheid is en blijft. Ook de reizigers moeten de klapvensters en het dakluik open laten. Men kan niet verwachten dat de chauffeur midden in een rit gaat stoppen om er zelf voor te zorgen dat die geopend worden.

Mevrouw Lambrecht, u zegt dat er vooral in uw regio heel wat oudere bussen zijn waar dat nog niet automatisch werkt. Ik had in eerste instantie van De Lijn begrepen dat men dat probleem grotendeels had opgelost. U zegt dat dat nog niet overal zo blijkt te zijn. Ik neem dat zeker mee en zal dat ook terugkoppelen naar De Lijn, zodat ze er zeker voor zorgen dat er alleszins overal de mogelijkheid is dat die luiken open blijven en dat ze niet automatisch sluiten. Dat zal ik zeker meegeven. En desgevallend moet men bij die voertuigen waar het niet optimaal werkt, zeker in de spitsuren ervoor zorgen dat het dan wel werkt.

Dan kom ik bij het verhaal van de druktebarometer en het verhaal van de bezettingen. We weten vandaag – en dat is inderdaad deze week nog in een of andere enquête tot uiting gekomen – dat de bezettingen bij De Lijn en ook bij de andere openbaarvervoersmaatschappijen nog altijd lager zijn. Dat heeft natuurlijk voor een heel groot stuk te maken met telewerk. Dat heeft ook voor een groot stuk te maken met het feit dat er heel veel uitval is ingevolge corona en tal van besmettingen en/of isolatie. Er is dus veel minder volk op de bussen. Maar als er natuurlijk her en der toch te veel volk zit, is het ten eerste zaak om zo veel mogelijk die druktebarometer te controleren. En als dan blijkt dat er toch nog lijnen structureel overbemand zijn, dan neemt De Lijn, zo is mij toch alleszins verteld, De Lijn die meldingen ook ter harte en gaat ze in de mate van het mogelijke ook bepaalde verschuivingen doen. Dat is ook de opdracht die zij gekregen heeft: zorg ervoor, zeker in de piek, dat daar zeker niet minder bussen worden ingezet, maar dat men eventueel de frequentie of dergelijke kan verhogen. Maar daar waar er dan een pak minder volk op zit, kan men eventueel wel op die manier verschuiven, om er zo voor te zorgen dat er geen overbezetting is.

Er was ook nog een vraag over de FFP2-maskers, van de heer Verheyden. Mijn excuses dat ik dat nog niet in de eerste ronde had gezegd. Op dit ogenblik zijn die nog niet verplicht. Ook de CO₂-meter is nog niet verplicht. Alleszins is De Lijn wel gesensibiliseerd om zeker toch minstens voor het eigen personeel wel al te zorgen voor de aankoop van die FFP2-maskers, omdat we her en der ook wel de signalen krijgen dat die nog voor een betere bescherming en beveiliging zorgen.

De druktebarometer is sowieso toegankelijk voor de reizigers. Mijnheer Maertens, ik heb op dit ogenblik niet de recente cijfers van hoe vaak of hoeveel die bevraagd wordt. Ik weet wel dat De Lijn dat zelf ook mee controleert.

U weet dat we bij aanvang een paar keer problemen hadden. Ik denk dat er toen juist regen en een soldenperiode was, toen de druktebarometer nog niet optimaal in werking was. Dan zeggen we natuurlijk duidelijk: als je toch in een soldenperiode wilt gaan shoppen en het is een regendag, neem dan niet de bus of de tram, ook op het moment dat men weet dat er heel veel schoolgaande jeugd en dergelijke is. Dus in die zin blijven we erop hameren dat men de druktebarometer zeker moet controleren. Dat blijft sowieso de boodschap. Los daarvan gebruikt De Lijn zelf

uiteraard ook de meldingen en de druktebarometer om te kijken of er her en der moet worden bijgestuurd.

De metingen blijven wel degelijk heel belangrijk. We zullen die ook in 2022 verder laten doen. Enerzijds plant De Lijn zelf opnieuw steekproefsgewijs een aantal metingen. En anderzijds zal ook IDEWE, de externe preventiedienst, zelf ook nog voor metingen zorgen. Dat is wel degelijk belangrijk. Men blijft die ook opvolgen. We weten natuurlijk ook dat dat een steekproef is. Het ene moment zal de meting goed zijn, het andere moment, als een deur even te lang niet is geopend, kan dat natuurlijk iets slechter zijn. Maar men blijft het alleszins nauwgezet opvolgen.

Mijnheer Brouns, u vroeg naar de luchtreinigingen. Men behelpt zich op dit ogenblik. Die luchtreinigingen zijn nu niet verplicht. Men blijft volop inzetten op alle maatregelen die wat dat betreft al gecommuniceerd zijn. En die ventilatie, gewoon de buitenlucht naar binnen laten komen, is en blijft sowieso het belangrijkste.

Tot slot is er het verhaal dat er nog altijd geen draaiboeken zouden zijn, mijnheer Bex. Er is wel degelijk een protocol voor alle openbaarvervoerdiensten, dat ook door de experts binnen de GEMS mee geïmplementeerd is. En die protocollen worden ook wel degelijk gehonoreerd.

Dan zijn er nog de versterkingsritten. In oktober 2021 zaten we met een vaccinatiecampagne die zeer goed verliep. De heer Keulen heeft de vergelijking gemaakt met Nederland. We hadden daar een zeer geslaagde vaccinatiecampagne. Toen is inderdaad de boodschap gegeven, gelet op het feit dat we ook al alle schoolgaande jeugd en dergelijke mee hebben kunnen vaccineren, dat we geen extra versterkingsritten zouden inzetten. Mocht dat straks om welbepaalde redenen toch nodig zijn, en kan de problematiek van druk openbaar vervoer niet opgelost worden door bepaalde ritten te verschuiven of door de frequentie van bepaalde ritten van bussen of trams te vergroten, dan zullen we dat dan moeten bekijken. Op dit ogenblik hebben we die signalen niet. Maar als dat her en der wel gebeurt, geef die meldingen dan het liefst altijd door. Dan kunnen we daar zeker verder mee aan de slag. Dat is ook de boodschap die De Lijn zelf altijd geeft, ook aan schoolgaande jeugd en dergelijke: meld het als er te veel overbezettingen zijn. Neem zelf natuurlijk een deel van de verantwoordelijkheid, maar dan kan desgevallend ook bijgestuurd worden.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw bijkomende antwoorden. Ik denk dat alle deelnemers aan deze vergadering het erover eens zijn dat het van primordiaal belang is dat reizigers zich op een zo veilig mogelijke manier kunnen verplaatsen. En dat daar voor een stuk een gedeelde verantwoordelijkheid bij hoort, is evident. Maar nogmaals, mijn visie is dat De Lijn de hoofdverantwoordelijke is. De Lijn moet ervoor zorgen dat passagiers zich veilig voelen wanneer ze zich verplaatsen.

U zegt dat u de geldende maatregelen volgt die er nu zijn. Wel, dan denk ik dat u een tandje bij moet durven te steken. Er is voortschrijdend inzicht, bijvoorbeeld rond de FFP2-maskers op het openbaar vervoer. Ik denk dat wij moeten durven te zeggen dat wij het aanraden om op het openbaar vervoer FFP2-maskers te dragen.

Wat betreft de CO₂-meters: als dat moet in de horeca, moeten we dat zeker durven te doen op een bus die druk bezet is. Die versterkingsritten, eventueel tijdens de spits – ik denk dat dat het meest logisch is –, moeten we durven in te voeren. Enkel op die manier kunnen we de reizigers een maximaal veiligheidsgevoel geven. Enkel op die manier kunnen we ervoor zorgen dat de CO₂-waarden op de bussen beperkt blijven. En enkel op die manier kunnen we ervoor zorgen dat reizigers het

openbaar vervoer geen vaarwel gaan zeggen, maar dat ze gebruik blijven maken van dat openbaar vervoer. De Lijn heeft dat ook absoluut nodig.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik denk dat het openbaar vervoer zo coronaveilig mogelijk moet zijn. Dat is de boodschap. Ik ga niet mee in het verhaal van sommigen die eigenlijk vinden dat enkel De Lijn daar de grote verantwoordelijkheid heeft en dat de reiziger zelf veel minder verantwoordelijk moet worden gesteld. Ik ga daar niet in mee. Ik vind echt dat het een gedeelde verantwoordelijkheid is.

Ik ga ook niet mee in een verhaal waarbij we pretenderen dat met allerlei extra maatregelen het openbaar vervoer nul risico loopt. Dat is onmogelijk. Dat nulrisico is onmogelijk. We zullen ook op het openbaar vervoer moeten leren leven met COVID-19. Dat wil niet zeggen dat we geen inspanningen moeten leveren om het zo veilig mogelijk te maken en niet waakzaam moeten blijven. Dat is belangrijk: waakzaamheid bij De Lijn, bijvoorbeeld via de druktebarometer bekijken waar de lijnen bijzonder druk of soms overbevolkt zijn in de spits en bijvoorbeeld ook luisteren naar de chauffeurs die zelf hun waarnemingen daaromtrent te kennen kunnen geven. Dan is het aan De Lijn om dit op te volgen, om te evalueren en om bij te sturen indien nodig. Minister, wat mij betreft, kan dat ook inhouden dat er extra bussen worden ingezet tijdens de spits op de te drukke lijnen indien dat noodzakelijk is. Ik zou dat zeker openhouden. Laat ons opvolgen, evalueren en bijsturen indien nodig.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Kathleen Krekels aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de investering van 11 miljoen euro in het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs – 1130 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de extra middelen voor leerlingenvervoer – 1142 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Krekels heeft het woord.

Kathleen Krekels (N-VA): Mijn vraag gaat over de extra budgetten die vrijgemaakt zijn voor het leerlingenvervoer. Wij hebben de voorbije maanden heel veel noodkreten gehoord uit het onderwijsveld over de aanslepende problematiek van zeer langdurige busritten in het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs en de vraag om dat aan te pakken. De bevoegde ministers zijn in november uitgebreid bevraagd over welke acties zij zouden ondernemen om de duurtijden te verlagen voor deze kwetsbare leerlingen. Op de plenaire vergadering op 8 december 2021 hebben we een voorstel van resolutie goedgekeurd. Daarin werd opgeroepen om op korte termijn de grootste excessen terug te dringen en op lange termijn een fundamentele hervorming uit te werken. Er werd ook opgeroepen tot een beleidsdomeinoverschrijdende samenwerking in de schoot van de regering waarbij alle bevoegde ministers de handen in elkaar slaan.

Nadien hebben we vernomen dat er dit schooljaar nog 11 miljoen euro extra zal worden geïnvesteerd in de inzet van bussen, minibussen, taxi's en busbegeleiders om alvast tegemoet te komen aan zo'n 5500 leerlingen die langer dan drie uur per dag onderweg zijn. Bovendien zou geen enkel kind meer voor 7 uur 's morgens worden opgehaald.

Uiteraard zijn we zeer verheugd dat er zo snel uitvoering wordt gegeven aan de bepalingen in onze resolutie. Ik heb daarbij nog de volgende vragen.

In de resolutie werd gesproken over een versnelde evaluatie van de lopende proefprojecten. Hebben we al zicht op een concrete datum? Een tweede vraag gaat over de inzet van die 11 miljoen euro. Op welke manier wordt die concreet ingezet? Is dat al van kracht na de vakantie? Op welke manier hebben we dat uiteindelijk vormgegeven? Tot slot is er de vraag over het stappenplan om samen met uw collega-ministers op lange termijn een oplossing uit te werken.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, een aantal weken geleden kondigde de Vlaamse Regering aan dat er voor dit schooljaar 11 miljoen euro extra wordt uitgetrokken voor de organisatie van het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs wegens alle problemen die daarover bekend zijn. U zei toen dat die middelen zouden worden ingezet voor extra vervoersmiddelen zoals bussen, minibusjes en taxi-diensten en extra busbegeleiders. U gaf de opdracht aan De Lijn om tijdens het kerstreces samen met de scholen op zoek te gaan naar oplossingen die na de vakantie geïmplementeerd konden worden. De vakantie is voorbij, dus heb ik een aantal vragen over hoe die 11 miljoen euro concreet worden ingezet.

Kunt u inzicht geven in de precieze verdeling van die extra middelen? Hoeveel gaat er naar extra bussen en busbegeleiders en hoeveel gaat er naar andere diensten zoals taxi's? Vanaf wanneer moeten deze diensten operationeel zijn?

Specifiek over de impact op de reistijden werd daarnet al gezegd wat de doelstelling was. De vraag is nu wat er effectief wordt gepland. Voor hoeveel leerlingen schat u dat we de reistijd kunnen verkorten met behulp van de extra middelen? In welke mate kan hun reistijd dan beperkt worden?

Tot slot een vraag over de maximum ritduur die het Kinderrechtencommissariaat al sinds 2013 voorstelt. Ze vinden dat het mogelijk moet zijn om alle ritten voor leerlingen te beperken tot maximaal een uur heen en een uur terug. Kunt u garanderen dat die doelstelling gehaald wordt met deze middelen? Zo neen, is het uw ambitie om er in de toekomst voor te zorgen dat het wel lukt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor jullie vragen. De beelden van de schrijnende toestanden hebben we allemaal gezien. Daarom hebben wij met de Vlaamse Regering, op de zitting van 20 december dacht ik, al een beslissing genomen om de meest schrijnende toestanden alleszins voor dit schooljaar snel op te lossen. Dat is de reden waarom we die 11 miljoen euro vrijgemaakt hebben.

Ik ga eerst in op de eerste vraag van mevrouw Krekels over de evaluatie van de lopende proefprojecten. De evaluatie van de tweede fase van de pilootprojecten voor leerlingenvervoer wordt getrokken vanuit het Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming. Voor een laatste stand van zaken verwijs ik u naar mijn collega-minister Weyts, bevoegd voor Onderwijs. Een eerste evaluatie is er geweest in 2019 dacht ik. De pilootprojecten lopen alleszins nog tot het einde van dit schooljaar en men zal de grondige evaluatie nadien aanvatten.

Dat neemt niet weg dat we gezegd hebben dat we op korte termijn een oplossing willen hebben voor dit schooljaar en tegelijkertijd nu al werken aan een meer structurele oplossing voor de komende schooljaren. U weet dat het een probleem is dat al decennia aansleept en dat het niet zo heel evident is. Gelet op de zorgbehoevendheid van heel wat kinderen in het bijzonder onderwijs, zou eigenlijk maatwerk moeten worden geleverd. Dat is voor de lange termijn. Alleszins hebben we nu met

de Vlaamse Regering beslist om snel die 11 miljoen euro voor dit schooljaar vrij te maken.

Hoe verloopt de inzet van die extra middelen? De middelen worden ingezet waar de nood het hoogste is. We hebben inderdaad als doel om voor alle ritten boven de 90 minuten, of langer dan drie uur per dag op een bus zitten, snel een oplossing te zoeken zodat dat alleszins tot het verleden behoort.

Volgens de berekeningen en nazicht van alle routeplannen en de informatie van de onderwijsinstellingen en De Lijn gaat het over een totaal van 5500 leerlingen die op dit ogenblik langer dan 90 minuten op de bus zitten. Hoe gaan we die 11 miljoen euro bijkomende middelen inzetten? In principe is er 8 miljoen euro ten behoeve van bijkomende vervoersmiddelen. Dan kijken we natuurlijk enerzijds naar grote bussen maar anderzijds ook naar kleinere bussen, minibusjes en/of taxidiensten, naargelang de zorgbehoefte of het maatwerk voor elk kind dat langer dan 90 minuten op een bus zit.

Zodra die beslissing binnen de Vlaamse Regering gevallen was, is De Lijn onmiddellijk aan de slag gegaan met het contacteren van alle onderwijsinstellingen. Heel wat mensen op mijn kabinet hebben daar ook aan meegewerkt. Om bij benadering mee te zijn: het gaat in totaal over 318 scholen die daarbij betrokken zijn. Het was natuurlijk ook vier dagen voor de kerstperiode en er waren toen al heel veel scholen in kerstvacantie. Tot op heden hebben we ruim 90 procent van de scholen kunnen contacteren, heeft men de routeplannen van al deze scholen kunnen herbekijken en hertekenen en is men in overleg met die scholen om te kijken welke bijkomende noden er zijn.

Dan gaat dat erover of er al dan niet extra grote bussen moeten worden ingezet en welke bijkomende minibusjes en taxidiensten. Het voordeel van die minibussen of taxidiensten is dat men zodra men minder dan 6 personen gelijktijdig vervoert, geen busbegeleiding nodig heeft. Vandaar die 11 miljoen: 8 miljoen voor bijkomende vervoersnormen en 3 miljoen voor busbegeleiding. Voor dat laatste moeten dan minister Weyts en het Agentschap voor Onderwijsdiensten (AGODI) de nodige stappen ondernemen om voldoende busbegeleiders te zoeken.

De voorzitter: Minister, uw klank is even weggevallen.

Minister Lydia Peeters: Ik was mij daar niet van bewust.

Voor 90 procent van de scholen is het al duidelijk wat de noden zijn en daarvoor zijn de bestekken al in de markt geplaatst. Ook de private busmaatschappijen moeten de kans krijgen om offertes in te dienen. Een heel aantal offertes zijn voor 10 januari ingediend. Ze worden nu onderzocht met het oog op toewijzing. Het is mijn intentie om tegen het einde van deze maand januari alle noden gelenigd te hebben, zodat er dan geen al te lange ritten meer zijn.

Wat zijn de verdere stappen op lange termijn? Vorig jaar heb ik al een aantal werkgroepen aan het werk gezet. Nu hebben wij extra middelen en bijkomende vervoersmodi. Op langere termijn moet er een meer structurele oplossing komen. De regelgeving moet herbekeken worden, alsmede het toekennen van individuele rechten, het capteren van de data, het bepalen van de routeplannen enzovoort. Het hele systeem moet grondig geanalyseerd worden. Ik ga ervan uit dat het schooljaar 2022-2023 waarschijnlijk nog een overgangsjaar zal zijn, zeker als wij ook regelgeving willen aanpassen. Toch is het de bedoeling dat wij zo snel mogelijk met die werkgroepen concrete voorstellen kunnen lanceren om toch al voor het komende schooljaar structurele oplossingen te hebben.

Ik neem aan dat hierover nog vaker vragen gaan gesteld worden. Wij zijn er vandaag nog niet. Sommigen dachten misschien dat wij vanaf 10 januari geen enkel

kind meer langer dan 90 minuten op een bus zouden laten zitten. Maar je moet begrijpen dat dit onmogelijk is. Eerst moeten al die bestekken in de markt geplaatst worden, moeten de routeplannen hertekend worden, moeten extra busbegeleiders aangeworven worden, en daarover moet dan nog de communicatie gevoerd worden. Voor dat laatste moeten de scholen instaan. Elke ouder moet weten wanneer hun kind op een bus moet stappen. Eind januari is een haalbaarder datum voor die hele opdracht.

De voorzitter: Mevrouw Krekels heeft het woord.

Mevrouw Krekels, wij horen u niet. Dan geef ik alvast het woord aan collega D'Haese.

Jos D'Haese (PVDA): Dank u, in de hoop dat het intussen opgelost geraakt bij mevrouw Krekels.

Minister, uw antwoord maakt het voor mij al heel wat meer duidelijk. Ik ben blij om te zien dat het vooruitgaat, hoewel niet zo snel als gedacht. Maar het gaat toch vooruit. Ik ben blij dat 90 procent van de scholen ondertussen bereikt zijn om dat te hertekenen en om het tegen het eind van deze maand in orde te brengen met extra bussen, minibussen en taxi's, en extra begeleiding.

Dan is de vraag of die 11 miljoen euro volstaat. U bent uitgegaan van een doelstelling die ik op zich positief vind en niet meteen van budgetten. De doelstelling is die ritten te beperken tot 90 minuten. Dan is de vraag of uw beschikbaar budget volstaat om dat effectief te realiseren.

Ik heb een tweede vraag, over de 8 miljoen euro voor de vervoermiddelen. Ik vraag mij af of u enig zicht hebt op de onderverdeling tussen bussen, minibussen en taxi's. Op welke manier zult u de zaak aanpakken? Ik stel mij ook vragen bij uw bewering dat bij minder dan zes kinderen er geen busbegeleiding nodig is. Op wat is dat gebaseerd? Mij lijkt het toch dat dit afhankelijk is van de beperking van de kinderen waarover het gaat. Er is een heel groot verschil tussen kinderen met visuele, auditieve, motorische of mentale beperkingen. Dat zijn uiteenlopende gevallen waarbij je je er niet zomaar met een cijfer vanaf kunt maken.

Op de langere termijn zegt u dat er gezocht wordt naar structurele oplossingen. Wilt u zich engageren om voort te werken naar de 60 minuten? Er kunnen natuurlijk altijd uitzonderingen zijn van mensen die heel ver van een instelling wonen. Maar wilt u ernaartoe werken dat het de regel is dat het onder de 60 minuten blijft?

Ten slotte vind ik het heel verontrustend, minister, wat u zegt over de aanpassing van de regelgeving. Ik begrijp dat men gewoon gaat schrappen dat men recht heeft op vervoer naar de dichtstbijzijnde school. Dat lijkt mij dan wel heel zorgwekkend. Dan lost u het wel heel gemakkelijk op door de mensen het recht op vervoer af te nemen. Kunt u dat verduidelijken?

De voorzitter: Mevrouw Krekels heeft het woord.

Kathleen Krekels (N-VA): Collega D'Haese heeft enkele praktische bijvragen gesteld. Ik sluit mij erbij aan. Ik zal ze niet herhalen.

Minister, u zei dat er nog een analyse zal moeten gebeuren en u geeft aan dat 2022-2023 een overgangsjaar zal zijn. U hebt bij het begin van het huidige schooljaar al extra middelen vrijgemaakt. Blijven die middelen ook behouden voor het komende schooljaar? Of is dat nog niet voorzien? Ik zou het wel belangrijk vinden om de opvang van die heikele zaken te kunnen verderzetten.

U zegt dat niet alle zaken onder uw verantwoordelijkheid vallen, zoals de kwestie van de extra busbegeleiders waarbij ook Onderwijs ingeschakeld moet worden. Bij de bespreking van de resolutie bleek ook dat de minister van Welzijn een belangrijke rol te spelen heeft bij de opvang en de mogelijkheden die daarin gecreëerd kunnen worden. Speelt die gedeelde verantwoordelijkheid ook een rol bij de mate van inzet van die extra vervoermiddelen? Kan dat voordeel daarin al worden meegenomen; met andere woorden, kan de tijd dat kinderen onderweg zijn voor een deel worden ondervangen door die opvang?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Uit uw antwoord blijkt, minister, dat u de urgentie van dit probleem, dat al eerder in het parlement werd opgeworpen, nu ter harte neemt. Ik wou u vandaag eigenlijk vragen hoe het komt dat er nog altijd leerlingen zijn die toch nog langer op de bus zitten. Dat konden wij van de week in de pers lezen. Maar nu vind ik dat u daarvoor een plausibele verklaring hebt gegeven. U krijgt dat niet op een of twee dagen geregeld.

U hebt die sense of urgency. Het is ook duidelijk, als we nu zien dat er 11 miljoen euro nodig is, dat die 1,8 miljoen euro die u in het begin van het schooljaar had aangekondigd, een druppel op een hete plaat was.

Hopelijk komt het snel goed en kunnen de eerste doelstellingen gehaald worden. We blijven net als het Kinderrechtencommissariaat vanuit de Groenfractie vragen om die twee uur buszitten per dag te blijven hanteren. Ik denk dat het belangrijk is om dat voor zo veel mogelijk leerlingen te realiseren. Ik hoop dat u kunt bevestigen dat u die doelstelling deelt, wetende dat het niet voor iedereen zal lukken.

Twee, u hebt duidelijk de sense of urgency te pakken, maar hoe zit dat met uw collega's in de Vlaamse Regering? Er zijn verschillende van uw collega's die hierbij betrokken zijn, zoals al aangehaald is. Wordt er nu snel gewerkt aan oplossingen? Ik ben toch wat ongerust als u zegt dat volgend jaar een overgangsjaar zal zijn. Betekent dat dan dat de extra middelen die dit jaar zijn toegekend, die 11 miljoen plus 1,8 miljoen euro, volgend jaar behouden zullen blijven? Hoe garanderen we dan dat dit iets is wat niet op de lange baan geschoven wordt? Ik hoop toch dat men probeert om zo ver mogelijk te springen tegen september volgend jaar. Kunt u dat nog wat verduidelijken?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb bij mijn eerste tussenkomst deze namiddag het beeld gebruikt van het kind niet met het badwater weggooien. Minister, laat u de kop niet zot maken door een nieuwszender die iedere dag 50 minuten infotainment moet brengen en dan het beeld ophangt dat u beloofd had om het tegen 10 januari in orde te brengen, terwijl het nu pas op het eind van de maand in orde zal zijn. Dan gaat dat natuurlijk nog niet in orde zijn. Dat is valse informatie en dat is ook niet wat u of wij ooit hebben gezegd. Iedereen erkent dat u uw kop in het wespennest hebt gestoken toen velen – en ik zal niet uit de biecht spreken – zeiden: "Houd u ervan weg. Het loopt nu al zolang fout, dat is onmogelijk op te lossen."

We hebben dit nu op gang getrokken, er zijn belangrijke stappen gezet. Ik denk dat je nu De Lijn bij de les moet houden, want ze worden hier uitgedaagd op hun zwakste kant: organiseren, dat klantvriendelijk proberen te doen en zeggen hoeveel tijd dat zal kosten. Op het eind van de maand staat diezelfde zender namelijk weer aan uw deur om te zeggen dat wij van alles beloven, maar niets doen, en dat wij, harteloze politici, zelfs voor de zwaksten in de samenleving nog niet opkomen. Dat is het beeld dat werd opgehangen en dat maakt mij furieus. We moeten aan de ouders zeggen wat binnen welk tijdsbestek mogelijk is, want we hebben ook

altijd gezegd dat die nieuwe regeling vanaf volgend schooljaar op kruissnelheid moet komen. Dat is een kwestie van extra budget, maar ook van een andere organisatie. En we moeten durven zeggen dat sommige instellingen zodanig gespecialiseerde instellingen zijn, dovenscholen bijvoorbeeld, dat het voor bepaalde kinderen onvermijdelijk langer zal duren voor ze er zijn. Vanuit het Waasland naar de dovenschool in Antwerpen tijdens de ochtend- en avondspits, dat krijg je op een uur helaas niet gedaan.

Ook belangrijk, collega D'Haese, is de vrije schoolkeuze. Voor mij als liberaal is dat ook zeer belangrijk. Als je er natuurlijk voor kiest om je kind naar de een of andere heel specifieke school te sturen, dan heb ik mij daar niet mee te moeien. Maar de consequentie van zo'n beslissing kan wel zijn dat je kinderen dan heel lang onderweg zijn. We moeten mensen op dat vlak ook een spiegel durven voor te houden: keuzes die men maakt, hebben ook consequenties. De gevolgen daarvan kun je niet altijd in de schoot van de overheid of de belastingbetaler leggen; die moet je zelf dragen.

Maar, minister, hoed u, want op het eind van de maand zal het beeld worden opgehangen van 'ze hebben het beloofd en ze hebben niets gedaan', terwijl dat de waarheid geweld aandoen is.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik denk dat wij u al tijdens de laatste plenaire, bij de begrotingsbesprekingen, gefeliciteerd hebben. Het is goed dat die 11 miljoen euro gevonden is, want dat is ook noodzakelijk. Ik denk dat ik collega Keulen mag citeren uit de verenigde commissie, want toen heeft hij gezegd dat een toverstaf niet zou helpen en dat het een kwestie was van budget. In die zin hebt u de daad bij het woord gevoegd, wat positief is.

De vraag is natuurlijk of dit zal volstaan om het probleem structureel op te lossen. Ik weet ook, collega Keulen, dat als je dit eind december beslist, het begin januari niet opgelost is. We moeten daar realistisch in blijven en ook constructief. Maar het is wel belangrijk dat er stappen vooruit gezet worden en dat we proberen om die reistijd zo veel mogelijk in te korten, richting dat streefdoel van 120 minuten, al spreek ik liever over een redelijke reistijd, want als je op een paar kilometer van een school woont, dan is 120 minuten nog altijd veel te lang. Ik zou me er dus niet al te veel op vastpinnen, maar het is natuurlijk wel een streefdoel dat we voor ogen moeten houden. Minister, ik zou u willen blijven aanmoedigen om er de nodige inspanningen voor te blijven doen en om zeker de 'best practices' en alternatieve vervoersmodi uit die proefprojecten – het is een en-enverhaal: collectief vervoer en maatwerk – versneld in te voeren en daar ook op aan te dringen bij de minister van Onderwijs.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik wil vanuit onze fractie nog kort aanvullen, want er is al heel veel gezegd. Ik denk dat we echt wel tevreden mogen zijn met die 11 miljoen euro extra middelen die eind december zijn uitgetrokken, vooral om die eerste noden, die schrijnende gevallen – iedereen kent ze – op te vangen. Dat het niet in een-twee-drie kan, ik denk dat we daar ook realistisch in moeten zijn. Er zal wat tijd over moeten gaan, maar hopelijk kan het allemaal op een redelijk korte termijn.

Nu, met budget alleen gaan we er niet komen. Er moet een langetermijnvisie opgestart worden. Daar hebt u ook naar verwezen. Die zal opgestart worden met vijf verschillende ministers, vijf kabinetten, vanuit vijf verschillende invalshoeken. Collega Bex heeft er ook al naar verwezen dat het daardoor geen evidentie zal zijn om tot een consensus te komen. We zijn echter hoopvol en we hopen binnen deze

commissie ook regelmatig een stand van zaken te krijgen over die gesprekken en welke kant het eventueel uitgaat. Niettemin zullen we ook op regelmatige basis vragen stellen.

We zijn dus hoopvol en we danken u nogmaals voor die extra budgetten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, deze week lazen we in de krant verschillende getuigenissen die aangaven dat er nog niet veel veranderd was. We hebben hier nu wel een aantal verklaringen gehoord die plausibel klinken: men kan de situatie niet van de ene op de andere dag veranderen. Wij hopen natuurlijk dat alles wel degelijk zo snel mogelijk in orde komt.

U hebt gezegd dat 90 procent van de scholen gecontacteerd is, maar dan begrijp ik niet dat 10 procent van de scholen nog altijd niet gereageerd heeft. Dat vind ik eigenlijk wel vreemd, maar misschien zal ook daar een plausibele uitleg voor bestaan.

De vraag is natuurlijk of deze middelen voldoende zullen zijn naar de toekomst toe. Zijn die 11 miljoen euro middelen verankerd naar de volgende jaren toe? Is daar eventueel een groeipad voor voorzien?

Een zorg die voor ons ook belangrijk is, is De Lijn. Het was collega Keulen die zei dat we De Lijn bij de les moeten houden, omdat we enkele maanden terug hebben gezien, toen dit thema in de plenaire ter sprake kwam, dat er toch heel wat tekortkomingen zijn bij De Lijn. Ik hoop inderdaad dat dat nu ook structureel wordt aangepakt, zodat de leerlingen daar niet meer de dupe van zijn.

Naar de toekomst toe dacht ik dat ook de Mobiliteitscentrale mee ingeschakeld zou worden voor dat leerlingenvervoer en daar maak ik me toch wat zorgen over. We zitten met een vertraging, het is ook niet helemaal zeker of de Mobiliteitscentrale volgend jaar al actief zal zijn. Hoe gaat u dat aanpakken? Gaat u die organisatie mee inbedden in die Mobiliteitscentrale? En als ze niet op tijd actief zou zijn, hoe gaat men dit dan aanpakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen. Maar ik heb toch ook heel wat begripvolle en positieve elementen gehoord. Dus zeker ook wat dat betreft mijn dank.

Mijnheer D'Haese, ik kan vandaag niet zeggen hoeveel er al besteed is en of dat volledig voldoende gaat zijn. Wij hebben voorafgaand aan de beslissing van de Vlaamse Regering de calculatie gemaakt wat een rit per leerling gemiddeld kost, en op basis daarvan hebben we de extrapolatie gedaan. We zitten met 5500 leerlingen die boven de 90 minuten zitten. Op basis van die extrapolatie heeft men een calculatie gemaakt. Met die 8 miljoen euro qua extra vervoersmodi en dan ruim 3 miljoen euro voor leerlingenbegeleiding denken we dat we er in principe gaan komen.

Dan is er het onderscheid tussen taxi's of minibusjes en grote bussen, rekening houdend met de zorgbehoefendheid. Daar is de regelgeving vanuit het departement Onderwijs dat zodra men met meer dan zes kinderen samen zit, er busbegeleiding voorzien moet zijn. Maar u maakt terecht de bedenking dat bij sommige kinderen de graad van hulpbehoefendheid zo groot is – mensen met een zware motorische handicap of een visuele beperking of wat dan ook – dat daar maatwerk voor moet worden geboden. En dat is juist het heel complexe in dit systeem. We kunnen niet zonder meer zeggen dat we die school zoveel grote bussen en zoveel

minibussen en/of zoveel taxi's gaan geven. Men moet daar kijken wat de behoeften van elk specifiek kind zijn. Welk kind kan men, als het op grote afstand van de school woont, potentieel met een taxi laten komen? Welk kind heeft meer zorgnoden en dergelijke? Dat is juist de moeilijkheidsgraad van het hele verhaal. Als het allemaal eenvoudig was en als het louter met geld op te lossen zou zijn, denk ik dat we hier vandaag niet over moesten palaveren. Maar het is juist omdat het een heel complex verhaal is, vooral gelet op de zorgbehoevendheid – u weet dat we negen verschillende types inzake onderwijs hebben –, dat het een moeilijke evenwichtsoefening is en dat we als het ware maatwerk zouden moeten kunnen bieden voor elk kind.

Daarom is er de afweging, mits de input van de scholen: wat kunnen we hier doen? In welke mate kunnen we de routeplannen gaan herbekijken en kunnen we ervoor zorgen dat de reistijden sowieso voor iedereen beperkt worden? Mevrouw Robeyns maakt terecht de bedenking dat als men amper 5 of 10 kilometer van een school woont, een uur ook nog lang is. Ik begrijp dat. Ik ben het daar ook volledig mee eens. Al die routeplannen moeten herbekeken worden om tot optimale reistijden te komen.

Ik kan vandaag nog geen onderverdeling tot in detail geven qua voertuigen. Ik neem aan dat we daar in deze commissie nog vaker over zullen praten. Ik hoop dat ik eind januari alleszins veel meer duidelijkheid heb en dat ik dan ook een globaal overzicht heb van welke middelen naar welke vervoersmodi gaan en wat finaal het bedrag is dat moet worden ingezet.

We hebben nu die 8 miljoen euro voor vervoersmodi, of 11 miljoen euro in totaal voor de kortetermijnoplossing dit schooljaar. We moeten inderdaad werken aan structurele oplossingen. En die structurele oplossing, dat kan een volledige hertekening zijn. Het is tijdens de parlementaire vergaderingen al meermaals aan bod gekomen dat dat vroeger allemaal integraal bij onderwijs zat. Dan is de uitvoering overgeheveld naar De Lijn en zijn regelgeving, toekennen van rechten en busbegeleiding bij onderwijs gehouden. Nu zijn wij vooral met De Lijn bezig met een en ander verder uit te tekenen. Kortom, we moeten toekomstgericht een structurele oplossing hebben om te kijken hoe we daarmee moeten omgaan.

Dat kan een decretale wijziging zijn. Het kan ook zijn dat er bepaalde andere regelgeving moet zijn. Ik heb bijvoorbeeld ook al de suggesties gekregen om te kijken hoe men daar in Nederland mee omgaat. Ik heb al ook de suggestie gekregen of in de toekomst niet de Minder Mobielen Centrales via de OCMW's kunnen worden ingeschakeld en of vrijwilligers kunnen worden ingeschakeld via de lokale besturen. We moeten zoeken naar structurele oplossingen.

Iemand heeft ook heel terecht verwezen naar de voor- en naschoolse opvang. Als morgen een ouder te horen krijgt dat het kind niet meer om 7 uur wordt opgepikt, maar om 7.30 uur of 8 uur, betekent dat voor die ouders ook soms een werkgerelateerde impact.

Al die elementen worden samengebracht. En dan gaan we kijken in welke mate regelgeving moet worden aangepast, al dan niet decretale regelgeving. Ik kan daar vandaag nog niet op vooruitlopen. Maar aan de vrije schoolkeuze moeten we niet gaan tornen. Ik denk dat dat voor veel mensen hier in de commissie zo is. Los daarvan moeten we wel kijken hoe we zo snel mogelijk naar structurele oplossingen kunnen kijken.

Dan is er nog de zestig minuten versus de negentig minuten. We hebben ons nu vooral gefocust op die negentig minuten. Ik verwacht dat door het inzetten van heel wat extra vervoersmodi en door het hertekenen van heel wat routeplannen, we sowieso een kortere reistijd krijgen, voor heel wat meer kinderen, ook voor die

kinderen die er vandaag misschien al minder dan negentig minuten op zitten. Zestig minuten is natuurlijk misschien de meest ideale situatie. Dat is ook wat het Kinderrechtencommissariaat aangeeft. Maar dan moeten we ook wel kijken naar het landschap inzake het onderwijsaanbod. Want voor bepaalde onderwijstypes is er bijvoorbeeld maar één school per provincie, of misschien zelfs geen school. Als je in piektijden bijvoorbeeld 40 kilometer afstand moet afleggen, dan is zestig minuten al bijna niet meer haalbaar. Dat is dus ook weer een globalere aanpak, afhankelijk van het aanbod van onderwijs en van de verschillende types. Dat hangt daar allemaal mee samen, vandaar dat ik opnieuw zeg dat het een heel complexe materie is.

Zoals mevrouw Robeyns ook gezegd heeft, is het een en-en-enverhaal. Het is niet louter zo dat we wat meer geld hebben en dat alle problemen dan van de baan zijn. Ik ben zeer blij met die extra middelen. We zaten al jarenlang op hetzelfde budget van om en bij de 70 miljoen euro die De Lijn ter beschikking kreeg om die ritten te rijden, terwijl er meer leerlingen in het bijzonder onderwijs terecht zijn gekomen. We hebben nu die extra middelen: 1,8 miljoen euro in het begin van het schooljaar en 8 miljoen euro daar nu bovenop. Maar louter en alleen met middelen zal het inderdaad niet opgelost zijn. We moeten ook heel het organisatorische mee onder ogen nemen, het capteren van de data en het digitaliseren.

Iemand heeft ook verwezen naar de Mobiliteitscentrale. In principe is het inderdaad de bedoeling dat het matchen van de rit per behoefte van de leerling via de Mobiliteitscentrale zal verlopen. Dat zit nog altijd in die planning. De Mobiliteitscentrale is door de procedures van de Raad van State niet vorig jaar in werking getreden, maar zal hopelijk, als alles goed zit, eind dit jaar operationeel worden. Ook dat zijn allemaal elementen die we sowieso mee moeten nemen.

Nu focussen we op de korte termijn. Ik hoop jullie eind januari meer stand van zaken te kunnen geven over datgene wat er dit schooljaar is. De opdracht die we duidelijk hebben meegekregen vanuit de Vlaamse Regering was om niet alleen extra middelen te voorzien, maar ook snel aan meer structurele oplossingen te werken. Daarvoor zitten we met alle bevoegde ministers aan tafel: welzijn, digitalisering, binnenlands bestuur, jeugd, onderwijs en mobiliteit. We zitten met alle partners samen om te werken aan die meer structurele oplossingen. We hopen dat we zo snel mogelijk finaal een einde kunnen maken aan die schrijnende situaties, die toch al jarenlang meegaan.

Ik weet dat het een tussenantwoord is, maar ik hoop, samen met iedereen hier in de commissie, dat we tegen eind januari een grondig beeld hebben en dat we dan duidelijkheid hebben voor eenieder.

De voorzitter: Mevrouw Krekels heeft het woord.

Kathleen Krekels (N-VA): Dank u wel voor uw antwoorden, minister. Uw antwoorden tonen dat er in ieder geval al concreet gehandeld wordt en dat u de koe bij de hoorns hebt gevat en dat u actie onderneemt. Ik denk dat we dat alleen maar kunnen toejuichen.

Ik hoop uiteraard samen met u dat eind januari effectief de hoogste noden van de meeste kinderen gelenigd zullen zijn en dat we dat dan eventueel via een heel kort persbericht mogen vernemen, zodanig dat ook de mensen die bezorgd zijn, meteen mee zijn.

Ik wil ook benadrukken dat we uiteraard beseffen dat een structurele oplossing niet van vandaag op morgen kan, dat het een heel complexe materie blijft en dat we afhankelijk zijn van verschillende actoren.

Een van die actoren is, zoals u terecht aanwees in uw antwoord, het aanbod van het buitengewoon onderwijs, dat niet overal even veelvuldig is. Een van de maatregelen die de minister van Onderwijs daarvoor genomen heeft, is dat het buitengewoon onderwijs nu ook kan worden ingericht voor één type. In het verleden kon dat pas vanaf twee verschillende types aanbod. We hopen dat er daarmee sneller initiatieven zullen komen om buitengewoononderwijstypes in te richten, zodat dat ook een positieve invloed kan hebben op het busvervoer. Maar ook dat is uiteraard een maatregel die pas op langere termijn effect zal hebben.

We hopen en verwachten samen met u dat de genomen maatregelen in het begin van het volgende schooljaar op zijn minst geen malaises meer teweegbrengen en dat we voor kunnen zijn op wat we tijdens een schooljaar geregeld eens horen en dat dat minder zal terugkomen, dat het schooljaar 2022-2023 dan werkelijk een overgangsjaar is en dat we dat overgangsjaar ook mogen gebruiken om de verschillende aanbevelingen van de proefprojecten om te zetten in een realistische uitvoering, en dat we dan het schooljaar daarop die realisaties mogen zien en de positieve gevolgen daarvan effectief mogen voelen. Ik kijk dit samen met u positief tegemoet. We volgen het verder op.

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

Jos D'Haese (PVDA): Bedankt, minister, voor die extra antwoorden. Ik ben op zich eigenlijk wel blij dat er een erkenning is van het feit dat het probleem voor een stuk bij een tekort aan middelen lag, dus de vaststelling dat het aantal leerlingen steeg en dat de middelen gelijk bleven en dat dat voor een probleem zorgt. Ik ben heel blij dat we hier eindelijk kunnen erkennen dat dat een probleem is. En ten tweede zien we ook dat het vrijmaken van extra middelen ook een oplossing op de korte termijn voor heel wat leerlingen mogelijk maakt. Ik vind dat twee heel belangrijke elementen, waar hier heel veel discussie over is geweest en die vandaag in de realiteit blijken.

We zijn er nog niet. Ten eerste moet heel deze hervorming nu nog rond raken voor de negentig minuten, en daarna moeten we naar zestig minuten. Want zestig minuten is natuurlijk niet een 'ideale situatie'. Ik denk niet dat u dat bedoelde. Zestig minuten is een maximum. Het Kinderrechtencommissariaat heeft dat niet als een ideale situatie, maar als een maximum vooropgesteld. Zoals ik heb gezegd, kunnen er altijd uitzonderingen zijn. Maar ik denk dat we daarnaar moeten streven en ik hoop dat we daar uw engagement voor hebben.

Bovendien hebt u zelf gezegd, als ik mij niet vergis, dat het ook haalbaar is. Maar u zei dan dat er 40 miljoen euro voor nodig was. Dat wil zeggen dat we ook wel in die richting kunnen gaan. Ik hoop dat we dat op korte termijn kunnen doen, want nog altijd is voor een kind met een beperking negentig minuten heen en negentig minuten terug niet niets. Ik denk dat iedereen hier het daar wel over eens is.

Ten slotte, minister, zegt u dat een structurele oplossing onder andere een decretales wijziging kan zijn, maar ik vind dat u het achterste van uw tong niet laat zien over wat die decretales wijziging dan betekent. Op het stakeholdersoverleg van deze week is aan de ouders gezegd dat een van de mogelijke pistes is om het recht op het vervoer naar de dichtstbijzijnde school – niet tot waar je maar wilt, mijnheer Keulen, maar tot de dichtstbijzijnde school – los te laten. Dat is wat er gezegd is, dat dat vandaag een piste is. Ik zou graag hebben dat die piste zo diep mogelijk begraven wordt, want zo lossen we geen problemen op, door gewoon te zeggen dat het recht verdwijnt. Dan moeten we het ook niet meer voorzien. Zo is het natuurlijk gemakkelijk, wel voor de politiek, maar niet voor die ouders. Ik hoop dat we echt niet die weg opgaan.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mieke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitspraak van de Raad van State in verband met de toepassing van de grondverzetsregeling in de Oosterweelwerf

– 1150 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van het stilleggen van de grondverzetswerken op de Oosterweelwerf na het arrest van de Raad van State

– 1160 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het arrest van de Raad van State met betrekking tot de Oosterweelwerf

– 1169 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Willem-Frederik Schiltz aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van het recente arrest van de Raad van State op de Oosterweelwerf

– 1210 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Ik heb een vraag over de uitspraak van de Raad van State in verband met de toepassing van de grondverzetsregeling bij de Oosterweelwerf. In het arrest, dat geveld is op 29 december 2021, legt de Raad van State de schorsing op van de tenuitvoerlegging van de conformverklaring van 3 december 2021 van de actualisatie van het technisch verslag van de infrastructuurwerken aan Linkeroever en de conformverklaring van dezelfde datum van de actualisatie van het technisch verslag van de Scheldetunnel en de aansluiting met Linkeroever. In dat arrest staat dat onder meer de kadastrale werkzone veel te ruim is vastgesteld en dat de bestreden conformverklaringen die uitgestrektheid van de kadastrale werkzone valideren.

De Raad van State stelt vast dat kadastrale werkzone 101, die zich uitspant over de werven waarop de bestreden conformverklaringen betrekking hebben, drie werven, niet in het kader van eenzelfde project werd vastgesteld, maar dus van drie onderscheiden projecten die telkens het voorwerp zijn van meerdere vergunningen. Dat houdt een schending in van de artikelen 158, §5 en 163, van het Vlaams reglement betreffende de bodemsanering (VLAREBO).

Artikel 158, §5 definieert de kadastrale werkzone als de zone die vastgesteld is in het kader van eenzelfde project en die bestaat uit een geheel van gronden met soortgelijke kenmerken. Het betreft kenmerken die een betekenisvol effect op het milieu hebben of een betekenisvol risico voor de volksgezondheid inhouden. Artikel 163 bevat de beschrijving van bodemmateriaal voor bouwkundig bodemgebruik of in een vormvast product.

De verzoekende partij levert het bewijs van de uiterst dringende noodzakelijkheid door te verwijzen naar het rapport van de expertencommissie, waarin gewezen wordt op de drie mogelijke bronnen van risico's op korte en lange termijn bij de werken aan de Oosterweelverbinding op Linkeroever.

Over de grootte van de kadastrale werkzone is tijdens de hoorzittingen van de onderzoekscommissie heel wat gediscussieerd. Experts van ABO verklaarden dat ze niet begrepen hoe het kon dat voor zo'n werf zo'n grote kadastrale werkzone werd vastgelegd. Zij vonden dit niet conform de grondverzetsregeling.

Minister, wat is de impact van deze uitspraak op de Oosterweelwerf? We hebben er van alles over gelezen in de pers, maar het zou goed zijn dat u dat hier nog even toelicht. Welke wijzigingen zijn er nodig? Welk onderdeel van de werf ligt stil? En welke stappen zijn er nodig om de werf weer op te starten?

Hoe verklaart u dat, ondanks het rapport van de Commissie Grondverzet, die de gezondheidsimpact van de graafwerken heeft onderzocht, de Raad van State toch van oordeel is dat er te weinig rekening is gehouden met milieu- en gezondheidsrisico's bij de afbakening van de kadastrale werkzone? In het verslag van de Commissie Grondverzet heeft men expliciet niet de keuze gemaakt om weer te gaan opsplitsen. Waarom werd er geen aanbeveling opgenomen om de kadastrale werkzone op te splitsen in kleinere zones op basis van de vervuilingconcentraties en de werfgrenzen?

Waarom werd er ondanks de vele signalen, ook uit de onderzoekscommissie, nog niet geanticipeerd op deze uitspraak?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Onlangs maakte de Raad van State juridisch brandhout van de manier waarop Lantis, de bouwheer van de Antwerpse Oosterweelverbinding, met PFOS vervuilde grond afgraaft en verplaatst. De Raad van State schorste in een spoedprocedure het technische verslag waarop Lantis zich baseert om met PFOS vervuilde grond in Zwijndrecht af te graven en te verplaatsen naar een veiligheidsberm op het terrein van het Amerikaanse chemieconcern 3M. Door de uitspraak werd het de facto onmogelijk door te gaan met de grondwerken voor de aanleg van de nieuwe Scheldetunnel.

In april had de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) de normen voor het vrije hergebruik van die grond al verstrengd naar 3 microgram PFOS per kilogram droge stof. Lantis heeft daarop vrijwillig de graafwerken stilgelegd om zichzelf de tijd te geven de milieuhygiënische kwaliteit van de grond beter in kaart te brengen. Er werden stalen genomen en met de resultaten van die analyses werd het technisch verslag van de werken geactualiseerd. Dat verslag, waarin de mogelijkheden voor hergebruik heel nauwkeurig beschreven staan, kreeg vorige maand groen licht van de Grondbank. Maar de Raad van State haalde de juridische basis van die goedkeuring volledig onderuit in een spoedprocedure die een aantal organisaties vorige maand hebben opgestart.

Als Lantis de werken wil voortzetten, rest er wellicht geen andere optie dan de met PFOS vervuilde grond op eigen terrein te saneren of in een geïsoleerd depot te stoppen. Er bestaan technieken om te saneren, dat is ondertussen bekend. Of dat economisch haalbaar is, is een andere zaak.

Het dreigt het kostenplaatje van de Oosterweelwerf serieus de hoogte in te jagen en opnieuw heel wat vertraging te veroorzaken.

Lantis moet ook de vergunning voor de Oosterweelwerken herbekijken. In plaats van met één werkzone zal men moeten werken op basis van de drie bouwprojecten: Linkeroever, Scheldetunnel en de veiligheidsberm bij het chemiebedrijf 3M, die gevuld wordt met vervuilde grond uit de twee andere gebieden. Men vraagt zich echter af of die opsplitsing haalbaar is omdat men daardoor niet meer optimaal en kostenefficiënt kan omgaan met de grondoverschotten in het ene en de grondtekorten in het andere gebied.

Wat zijn de gevolgen van deze uitspraak voor het geheel van de Oosterweelwerken. Welke werken kunnen er nog plaatsvinden? Hoeveel vertraging zal het project door deze uitspraak oplopen? Wat betekent deze stilstand voor de definitieve einddatum van de werken? Heeft men al een beslissing genomen hoe men de sanering verder wil aanpakken: saneren op de eigen terreinen of opslag in een geïsoleerd depot? Wat zijn de financiële gevolgen van de in de vorige vraag beschreven mogelijkheden voor de behandeling van de vervuilde gronden? Is opsplitsing van de vergunning in drie aparte vergunningen voor de drie bouwprojecten haalbaar? Kan men nog steeds optimaal en kostenefficiënt omgaan met de grondoverschotten of grondtekorten? Wat zijn de financiële gevolgen voor de werken in het algemeen? Zullen de huidige budgetten volgens u volstaan om de meerkosten te dragen? Welke initiatieven zult u, minister, nemen om het dossier opnieuw vlot te trekken?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Net voor het jaareinde werd een deel van de grootste werf van Vlaanderen, de werken aan Oosterweel, stilgelegd na een arrest van de Raad van State. Uit dat arrest blijkt dat er vragen kunnen worden gesteld over de correcte afbakening en de verschillende kadastrale werkzones. De aanleiding is nu het arrest over Oosterweel, maar die uitspraak zou ook een impact kunnen hebben op andere grote en kleine Vlaamse infrastructuurprojecten.

De Oosterweelwerken hoeven geen verdere uitleg. Ze zijn voldoende bekend. Het zijn de grootste werken die Vlaanderen de afgelopen decennia heeft gekend. Ze zijn niet alleen noodzakelijk voor de bereikbaarheid van de hele Antwerpse regio. Maar ook voor de leefbaarheid is het een mooi project, waarachter uiteindelijk ook de burgerbewegingen zich hebben geschaard. Na jaren van stilstand heeft de Vlaamse Regering deze cruciale werf in gang gezet. Ik doe dan ook vandaag een oproep aan de Vlaamse Regering om tot het uiterste te gaan om dit project, uiteraard binnen een juist juridisch kader, met zo weinig mogelijk vertraging voort te zetten.

Ik heb vragen voor de beide betrokken ministers. Maar u, minister Peeters kunt uiteraard namens de hele regering antwoorden. Hebt u het arrest al volledig bestudeerd? Tot welke bevindingen komt de Vlaamse Regering? Wat is uw plan van aanpak? Welke maatregelen zal men nemen om verdere vertragingen op deze historische werf te vermijden en te beperken? Heeft de Vlaamse Regering weet van andere grote Vlaamse projecten die beïnvloed kunnen worden door dit arrest? Zult u preventief maatregelen nemen om ook daar vertragingen te vermijden?

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Ik sluit mij voor het feitenrelaas grotendeels aan bij de vorige sprekers. Maar ik heb ook een heel opvallende reactie gelezen van de voorzitter van stRaten-generaal, Manu Claeys, die ervoor bezorgd is dat het arrest ontlokt is door een klacht van een burgerbeweging die tot doel zou hebben om de Oosterweelwerken zelf stil te leggen. Dat is iets wat de wenkbrauwen doet fronsen. Ik weet, voor alle duidelijkheid, niet of dat zo is, en ik wil hier ook geen intentieproces voeren. Maar ik heb die reactie gelezen.

Minister, mijn vragen zijn heel simpel. Hoe interpreteert u het arrest? Wat zal de impact zijn op de werken? Welke remedies worden er in de schoot van de regering voorbereid? Hoe staat u ten opzichte van de uitspraken van de heer Claeys in zijn opiniestuk in Knack enkele weken geleden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Een eerste bundel vragen gaat over het arrest van de Raad van State. Wat staat daarin? De Raad van State heeft beslist om de tenuitvoerlegging van de conformverklaring van de technische verslagen te schorsen, wegens schending van artikel 158,5° VLAREBO. De Raad heeft geoordeeld dat de kadastrale werkzone te ruim bepaald werd, aangezien deze loopt over drie onderscheiden projecten waarvoor meerdere vergunningen verleend zijn. De raad wijst er immers op dat het begrip 'project' niet gedefinieerd is in VLAREBO of het Bodemdecreet en beschouwt het feit dat er meerdere vergunningen werden afgeleverd als strijdig met het begrip 'eenzelfde project', waarvan sprake in de definitie van 'kadastrale werkzone'.

Wat zijn de gevolgen daarvan? De schorsing van de tenuitvoerlegging van de conformverklaring van de technische verslagen heeft tot gevolg dat alle grondverzetwerken met gebiedseigen gronden op de werven Linkeroever en Scheldetunnel die vallen onder de geschorste technische verslagen stilvallen. Ook het grondverzet voor de veiligheidsberm bij 3M is gestaakt. Beide werven liggen daardoor voor een belangrijk aandeel stil. Enkel werken met extern aangevoerde grond mogen nog doorgaan en alle activiteiten zonder grondverzet kunnen eveneens doorgaan zoals enkele betonwerken, wegeniswerken enzovoort – alle werken dus zonder grondverzet. Welke activiteiten bedoelen we dan juist? Dat zijn bijvoorbeeld de bouw van de aanlegsteiger op de werf Scheldetunnel, de voorziene ophoging ter hoogte van knooppunt Sint-Anna met extern aangevoerde grond. Die werken kunnen wel plaatsvinden.

Mevrouw Schauvliege vraagt waarom niet eerder actie werd ondernomen. Zowel Lantis, de erkende bodemdeskundigen als de bodembeheerorganisatie, Grondbank vzw, hebben de jarenlange praktijk inzake grondverzet toegepast, overeenkomstig VLAREBO en de bijbehorende codes van goede praktijk, zoals goedgekeurd in 2008. Zij hebben alles gedaan conform deze regels. Ook de experts van de Commissie Grondverzet hadden dat onderzocht. Ik wil hierbij nog meegeven dat de Raad van State enkel geoordeeld heeft dat de bestaande kadastrale werkzone 101 meerdere projecten omvat en niet eenzelfde project.

Alle collega's vragen naar de verdere stappen. Op korte termijn zal Lantis bekijken hoe het nieuwe technische verslagen kan indienen, waarbij er onderverdeling is met een kadastrale werkzone per vergund project. Dat was precies het punt van kritiek van de Raad van State in dit arrest. Dat zal wellicht een vertraging betekenen van vier tot zes weken voor de werken op Linkeroever. Dit kan slechts gelden als gedeeltelijke oplossing om op korte termijn te kunnen voortwerken, geeft Lantis aan. Voorts doet Lantis volop onderzoek naar de manier waarop de werken ook op middellange termijn voortgezet kunnen worden.

In een latere fase moet ook bekeken worden of de huidige, werkende praktijk voor grondverzet in Vlaanderen, herbekeken dient te worden in functie van dit arrest. Ik wil expliciet benadrukken dat hierbij niet enkel de oefening in kostenefficiëntie geëvalueerd moet worden, maar dat daarbij ook de bekommernissen voor milieu en volksgezondheid meegenomen moeten worden. Voor de langere termijn bekijk ik samen met collega-minister Demir of dit arrest een mogelijke impact heeft op andere projecten en desgevallend zoeken we naar een solide oplossing. Ik heb bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) nagevraagd of er nog werken zijn waarbij er gewerkt wordt met een kadastrale werkzone die meerdere projecten omvat. Dat lijkt ook zo te zijn. Daarnaast vermoeden wij dat dit ook bij heel wat private projecten het geval is.

Wat is het gevolg voor de kostprijs van het project Oosterweel? De kosten voor de vertraging zijn nog niet concreet geraamd. In de eerste vier tot zes weken kunnen de bijkomende kosten als gevolg van de vertraging voortvloeiend uit het arrest beperkt worden, aangezien de werven momenteel nog werkzaamheden kunnen

uitvoeren die losstaan van grondverzet met gebiedseigen gronden. Als de vertraging langer duurt dan die maand, stijgen de kosten significant, geeft Lantis weer. Hoeveel dit juist zal zijn, is nog niet te bepalen, en dat zal uiteraard ook afhangen van de duur van de vertraging.

Wat is het oordeel van de Commissie Grondverzet? Ik heb zelf het initiatief genomen om in het Departement MOW Karl Vrancken te benoemen als voorzitter van een Expertencommissie Grondverzet. Die moet onderzoeken of alle grondverzet goed uitgevoerd wordt of bijsturing behoeft. De commissie heeft een aantal aanbevelingen gedaan. In een verslag van 14 juni 2021 heeft ze die meegedeeld aan Lantis.

Op basis van die aanbevelingen, in overeenstemming met de code van goede praktijk voor het afbakenen van de kadastrale werkzone, werd al op de werf de van toepassing zijnde differentiatie in hergebruik verankerd in de inmiddels geschorste technische verslagen. Dit gebeurde door het aanbrengen van een subzonering binnen de afgebakende PFAS-houdende kadastrale werkzone.

Dit staat echter los van het oordeel van de Raad van State, die zich hier inhoudelijk niet over uitgesproken heeft, want hij heeft zonder meer gezegd dat de kadastrale werkzone te groot was.

Ik kom tot de sanering en behandeling van de vervuilde grond. Zoals u weet is Lantis zelf niet de saneringsplichtige in dezen maar wel 3M. Als het specifiek gaat over de saneringsproblematiek moet ik verwijzen naar collega Demir, die bevoegd is voor heel de saneringsproblematiek en voor het verhaal rond de OVAM.

Ook rond de communicatie met derden zijn er een aantal vragen of bedenkingen. Lantis heeft de afgelopen maanden reeds vele keren de hand gereikt naar de diverse actiegroepen alsook naar andere stakeholders. Vele zijn hierop ingegaan en konden met hun vragen en bezorgdheden terecht bij Lantis. Andere zijn hier niet op ingegaan en dat is misschien jammer te noemen, maar het staat natuurlijk eenieder vrij om al dan niet in te gaan op de gereikte hand.

Lantis heeft de afgelopen maanden heel wat aanpassingen doorgevoerd op de werf om die nog veiliger te maken. Denk onder meer aan de implementatie van de aanbevelingen van de Commissie Grondverzet via enerzijds de vraag tot bijstelling van de vergunningsvoorwaarden van de omgevingsvergunningen en anderzijds de actualisatie van de intussen geschorste technische verslagen.

Ik kan dan ook alleen maar vaststellen dat Lantis constructief meewerkt en verder wil meewerken aan het overleg met alle actoren en tenoren, en dat zij samen met Karl Vrancken onder andere toekomstgericht nog verder zullen kijken hoe men tot een aantal concrete en duurzame structurele oplossingen komt, zowel voor de gezondheidsproblematiek als voor de verontreinigingsproblematiek. Dat allemaal uiteraard in afwachting van de sanering door de vervuiler. We gaan ervan uit dat het bewerkstellingen van een duurzame en structurele oplossing voor de gezondheids- en verontreinigingsproblematiek ook de doelstelling is van eenieder die participeert in dit verhaal, ook de actiegroepen en/of de eisers. Ik hoop alleszins dat men aan tafel wil gaan zitten om te kijken hoe we hier kunnen komen tot een duurzame en structurele oplossing, met duidelijk de gezondheidsaspecten en de verontreinigingsproblematieken voor ogen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Minister, dank u wel voor uw zeer uitgebreide antwoord. Wij hebben deze vraag dinsdag ook aan minister Demir gesteld. Zij heeft toen verklaard dat zij alvast niet bereid is om de grondverzetsregeling aan te pas-

sen op maat van een project. Er zal dus op korte termijn geen wetgevende wijziging komen. In de krant verklaarde de heer Hellemans dat het nu aan de politiek is om een robuust kader te voorzien waarbinnen de werken verder kunnen gaan. Anderzijds hebben we een aantal mobiliteitsexperten horen oproepen om deze vervuilingsproblematiek te gebruiken om een grondige evaluatie door te voeren en een oplossing te zoeken in afstemming met een grondige en definitieve oplossing voor de PFOS-vervuiling.

Minister, wat is uw mening hierover? Bent u bereid om die oefening opnieuw op te starten en de twee aspecten, een definitieve oplossing voor de vervuiling van de PFOS-site en het mobiliteitsaspect, met elkaar te proberen combineren in plaats van nu het huidige project helemaal zoals vooropgezet voort uit te werken, zonder een definitieve oplossing voor die PFOS-vervuiling? Wat is uw standpunt daarover? Kunt u ons dat verklaren?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw uitvoerige antwoord. Blijkbaar zou men het decreet moeten aanpassen langs politieke en parlementaire weg. Maar dat vraagt natuurlijk tijd. Als ik het goed begrepen heb van de vorige collega, zal dat, als het van minister Demir afhangt, niet direct gebeuren. Die commissie: ik vind het toch frappant dat men erin slaagt om die werken stil te leggen. We hebben de Commissie Grondverzet gehad, die een aantal aanbevelingen heeft gedaan, die Lantis trouwens niet dient uit te voeren. Lantis heeft het toch gedaan. Men heeft besloten om de aanbevelingen, zoals u zelf hebt gezegd, mee op te nemen in de technische attesten. Het is dan toch wel opvallend dat men er dan toch in slaagt om die werken stil te leggen.

Ik denk alvast dat er alles aan moet worden gedaan om ervoor te zorgen dat de bewoners in die buurt niet nog jaren vlak bij een bouwwerf zullen wonen, want hoe langer die werken duren, hoe langer die bewoners gaan wonen naast vervuilde gronden. Ook voor de pendelaars, de mensen die elke dag richting Antwerpen moeten, zal het fileleed nog veel langer duren. De aanleg van de Scheldetunnel zou een significante vertraging kunnen oplopen. Enkele maanden vertraging kan serieuze gevolgen hebben voor het geheel van de werf.

Ik vroeg me af of u ondertussen reeds contact hebt gehad met die actiegroepen die naar de Raad van State zijn gestapt. Ik vraag me af of dat gelukt is, want de mensen van Grondrecht hebben zelf gesteld dat ze niet willen praten met Lantis en met de overheid. U hebt het zelf aangehaald. Misschien kan dat nu wel. Willen die mensen eigenlijk wel tot een oplossing komen? Of willen ze dat niet en is het enkel de bedoeling, zoals onder andere de heer Claeys in dat interview in Knack stelt, om het Oosterweelproject echt in het hart te treffen? Dat zou echt rampzalig zijn, niet alleen voor de Antwerpse bevolking, niet alleen voor de industrie, het economische hart van Vlaanderen, maar bij uitbreiding toch voor een groot stuk van Vlaanderen.

Hebt u al contact gehad met die actiegroepen?

De voorzitter: Mevrouw de Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Dank aan de minister voor het antwoord. U hebt er al naar verwezen: het arrest deed inderdaad puur een uitspraak over de niet-correcte afbakening. Soms lees ik links en rechts in schrijfsels triomfalisme van sommigen, dat totaal misplaatst is. Dan zwijg ik nog over de bijhorende leugenachtige verklaringen, alsof Oosterweel voor sommigen een project zou zijn dat een oorzaak van vervuiling is, terwijl Oosterweel net een hefboom is om al die vuiligheid op te kuisen. Dat vind ik heel belangrijk om te benadrukken. Er is inderdaad een stevig artikel geweest van Manu Claeys, die zelfs een stap verder gaat. Hij spreekt over

huichelachtigheid van de actiegroepen die verklaren dat ze het voor de volksgezondheid doen terwijl de uitgebreide Commissie Grondverzet is opgericht, net om te controleren dat de grondwerken veilig verlopen. Dus houd die discussies alstublieft zuiver of zeg ten minste wat er werkelijk meespeelt voor sommigen. Ik begin steeds meer de indruk te krijgen dat het echt niet over de volksgezondheid gaat bij sommigen, maar eerder om het stilleggen van een fantastische werf, die al lang niet meer de oorspronkelijke werf is die puur mobiliteitsgericht is maar die veel meer is dan dat. Het is een werf die niet enkel de mobiliteit in en rond Antwerpen maar ook de leefbaarheid moet verbeteren.

Minister, ik reken natuurlijk op u als bevoegd minister, samen met uw collega's binnen de volledige Vlaamse Regering, ook met uw collega Demir, om asap naar een heropstart te komen. We weten wat de beperkte verliezen en de kosten zouden kunnen zijn van vier tot zes weken. U hebt zelf gezegd dat dat significant stijgende kosten zijn, en ik zwijg nog over de maatschappelijke kosten, opnieuw uiteraard binnen een juridisch correct kader. Maar ik reken op u en de Vlaamse Regering om asap samen met Lantis naar een heropstart te gaan, waarbij Oosterweel kan doen waar het mee bezig is, namelijk het oplossen van die lokale problematiek. Want dat doe je met Oosterweel, met de werken, niet zonder de werken.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Collega's, het is duidelijk dat er in dit dossier een aantal zeer belangrijke elementen zijn. Het eerste is de volksgezondheid. Er is een grote vervuiling vastgesteld. In de onderzoekscommissie zoeken we naar het ontstaan daarvan, de fouten en dergelijke meer. Dat is vandaag minder aan de orde. Wat er ook gebeurt met die grond, we moeten erover waken dat er geen verdere verspreiding van PFOS ontstaat. Nogmaals, wat er ook gebeurt, het moet in de meest veilige omstandigheden gebeuren. Daarom juicht mijn fractie het toe dat de Commissie Grondverzet onder de deskundige leiding van de heer Vrancken is ingesteld.

Het tweede element is dat Oosterweel er absoluut moet komen. De werken die al opgestart zijn, de scope: we kunnen heel het Oosterweeldossier nog eens opnieuw bediscussiëren, maar ik denk dat ondertussen die knoop wel is doorgehakt, figuurlijk dan toch. De Oosterweelverbinding moet er komen. Het is een levensader aan het worden voor de grootste stad van Vlaanderen, uitgezonderd Brussel, en de grootste economische pool van onze regio.

Het derde element is – dat mogen we niet vergeten – dat op het einde van de rit de vuiligheid opgeruimd moet worden en 3M daarvoor aansprakelijk moet kunnen worden gesteld. Het kan niet zijn dat de volledige opkuis van die kolossale vervuiling uiteindelijk bij de belastingbetaler terechtkomt. Dus baart het mij grote zorgen wanneer sommige mensen proberen om die werken te vertragen en aan te vallen, zij het op basis van terechte juridische redenen. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat het gevolg is dat 3M zich van zijn aansprakelijkheid zou kunnen onttrekken omdat we nu andere dingen met die grond moeten doen. De oplossing die Lantis naar voren had geschoven om de vervuilde grond op het terrein van 3M te leggen, leek mij een zeer verstandige oplossing, om hen zelf verantwoordelijk te houden voor het opruimen van de zwaarst vervuilde grond.

Minister, u bent uiteraard bevoegd voor het mobiliteitsaspect, voor de werken an sich, dus ook voor het veilig laten uitvoeren van de werken. Maar u bent uiteraard deel van de regering. Ik denk dat het in dezen van kapitaal belang is om zeer nauw samen te werken met uw collega Demir, om die drie prioriteiten evenwaardig naast elkaar te kunnen doorvoeren.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, dank u voor het uitgebreide antwoord op de vragen. Ik denk dat er heel weinig mensen zijn – ik kan voor niemand spreken – die willen dat de werf wordt stilgelegd, en al zeker niet de mensen die er vlak naast wonen. Ik en mijn partij in elk geval niet. We kunnen nog altijd van mening verschillen over de waarde van het Oosterweelproject, en dat zullen we vermoedelijk nog lang doen, maar ik denk dat er weinig mensen zijn – opnieuw, ik in elk geval niet – die willen dat de werf op dit moment wordt stilgelegd. Ik denk dat het feit dat we de grootste vervuiling achterlaten op de terreinen van 3M op zich een goed principe is, maar het moet natuurlijk wel juridisch kloppen. Dat is vandaag niet het geval.

Minister, mijn vraag gaat erover om van dit probleem een opportuniteit te maken om een aantal fouten uit het verleden recht te zetten. Ik heb die vraag ook aan minister Demir gesteld. Ze is er niet op ingegaan. Ik hoop dat u dat wel wilt doen. Door de schorsing van de conformverklaring van de technische verslagen moeten die technische verslagen opnieuw worden opgesteld. Nu past men daar de regels rond de kadastrale werkzones in aan. Maar er is nog iets anders waarover grote vragen rijzen, en dat is het normenkader, het toetsingskader dat vier jaar geleden is afgeleid en waarvan we in de onderzoekscommissie – ik zal er niet op vooruitlopen – al heel wat indicaties hebben dat het niet helemaal op de correcte manier gebruikt is maar waar er tot op vandaag heel veel kritiek op is. Bovendien heb ik deze week vernomen dat de opdrachthouder, Karl Vrancken, aan het herbekijken is of dat niet moet worden aangepast en of de befaamde 70 microgram per kilogram droge stof PFOS wel houdbaar is. Minister, kunnen we niet van het feit dat die technische verslagen toch opnieuw moeten worden opgemaakt, gebruikmaken om te zorgen dat daar correcte normen in gebruikt worden, die wij meenemen? Volgens de toenmalige inzichten waren ze al niet goed opgesteld. Kunnen we niet zorgen dat ze volgens de regels van de wetenschap, volgens de regels van de kunst en het beschermen van de volksgezondheid en het milieu worden opgesteld? Staat u ervoor open om nu niet alleen snel, snel de kadastrale werkzones aan te passen maar ook te zorgen dat we op een goede manier met die grond omgaan, zodat effectief die werken ervoor kunnen zorgen dat we die vervuiling oplossen en geen problemen creëren die we achteraf letterlijk weer moeten gaan opgraven?

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Voorzitter, collega's, dank u wel voor de vragen, en minister, dank u wel voor de antwoorden. We kennen allemaal het belang van Oosterweel. Dat startte als een heel groot mobiliteits- en infrastructuurproject van een belang dat Antwerpen ver overstijgt en dat met het Toekomstverbond echt een leefbaarheidsproject is geworden. Dat is het resultaat van een heel sterk participatietraject dat internationaal aanzien heeft als een mooi voorbeeld van burgerparticipatie en betrokkenheid van verschillende actiegroepen. Het is dus een leefbaarheidsproject.

Dat gaat ook over gezondheid, natuurlijk. Dat heeft de laatste maanden nog een nieuwe dimensie gekregen.

En laat ons duidelijk zijn: ook voor ons mogen er op de volksgezondheid nooit toegevingen worden gedaan.

Gisteren schreef mobiliteitsexpert Dirk Lauwers in een opiniestuk dat er vertraging optreedt en dat de deadline om in 2030 de ring te sluiten, met maanden of zelfs jaren overschreden dreigt te worden. Collega Verheyden verwees er ook al naar. De heer Lauwers schreef ook dat als de nieuwe actiegroepen een verregaandere aanpak van de grondverontreiniging op de werf willen dan degene die voorligt, ze hun juridische strijd niet te snel mogen opgeven. Minister, hoe kunt en zult u voorkomen dat de ene na de andere juridische procedure wordt aangespannen en dat

die belangrijke Oosterweelwerken daardoor maanden of jaren vertraging kunnen oplopen?

Collega Schiltz verwees ook al naar de uitspraak van de heer Claeys en de intentie die hij de actiegroepen toedicht over het doel om Oosterweel definitief te begraven. Voor alle duidelijkheid, minister: we moeten onze principes van de rechtsstaat uiteraard respecteren. Juridische procedures moeten mogelijk zijn. Maar misschien kan er door in overleg te gaan met de nieuwe actiegroepen, wel iets voorkomen worden.

Een laatste bijkomende vraag is welke mogelijkheden u ziet om die nieuwe actiegroepen ook actiever te betrekken bij de voortgang van Lantis. Ik denk dat het betrekken van burgerbewegingen niet mag stoppen met enkel de partners van het Toekomstverbond, maar dat dat een voortdurende opdracht is. Dat is een uitdaging, maar het kan ook een opportuniteit zijn. Dat is in het verleden heel duidelijk gebleken in dit dossier. Minister, hoe zult u dit aanpakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen. Het zijn er heel wat. Voor alle duidelijkheid: juridische procedures voorkomen, kan men alleen maar door optimaal te zorgen dat men zich niet op glad ijs begeeft en dat men de bestaande regels maximaal honoreert. Als we kijken naar Oosterweel, weten we bijvoorbeeld dat er ook al initieel een milieustakingsvordering is ingediend. Die is in eerste aanleg afgewezen. Er is nu de procedure in het kader van de UDN, de uiterst dringende noodzakelijkheid. Daarbij heeft de Raad van State geïnterpreteerd dat de afbakening van de kadastrale werkzone veel te groot is. Dan moeten we niets anders doen dan daar zo snel mogelijk een oplossing voor zoeken. En dat is wat Lantis op dit ogenblik ook doet: zorgen voor een aanpassing van de geschorste technische verslagen en zo snel mogelijk zorgen dat we conform verklaarde technische verslagen kunnen verkrijgen voor zowel de infrastructuurwerken aan Linkeroever als de Scheldetunnel. Voor de veiligheidsberm moet er nog verder onderzoek gedaan worden, omdat dat ook mee in het kader van heel het saneringsproject van 3M zit.

Ik heb de vraag genoteerd of we de grondverzetregeling nu gaan aanpassen. Ik denk dat het vandaag voorbarig is om dat te doen. Ik wil alleszins al duidelijk meegeven dat men niet zonder meer regelgeving kan gaan aanpassen voor één enkel uniek geval. Ik denk dat dat geen goede zaak zou zijn. Wat we op dit ogenblik wel doen, is screenen welke werven eventueel nog geïmpacteerd worden. Welke werven hebben op dit ogenblik nog een grondverzet waarbij de kadastrale werkzone groter is dan het project of waar er projecten zijn met verschillende aparte vergunningen die allemaal in eenzelfde werkzone zitten? We hebben dat opgevraagd bij MOW. En er zijn inderdaad al een aantal werven – los van de vraag of daar vervuilde gronden zijn, ja of neen – waar er alleszins een grondverzet is met een grotere kadastrale werkzone waar verschillende aparte projecten in zitten. We zullen dus gewoon op termijn moeten bekijken of aan de bestaande grondverzetregeling van 2008 überhaupt iets ... Maar ik denk niet dat nu louter en alleen deze casus daartoe aanleiding kan geven. Dat zal verder onderzoek moeten uitwijzen.

Wat doet Lantis nu om een vertraging in de werken te voorkomen? Zolang ze geen aangepaste conform verklaarde technische verslagen hebben voor Linkeroever en de Scheldetunnel, gaan ze een heel aantal werken uitvoeren die niets te maken hebben met grondverzet van gebiedseigen gronden. Daarnaast zorgen zij dat ze zo snel mogelijk conform verklaarde technische verslagen hebben.

En tegelijkertijd onderzoekt men hoe men een oplossing kan vinden voor de vervuilde gronden. Met andere woorden: wat gaat er straks met die vervuilde gronden en/of die veiligheidsbermen op de terreinen van 3M moeten gebeuren? Dat maakt

op dit ogenblik nog voorwerp uit van verder onderzoek. Men hoopt dat binnen een aantal maanden te hebben. Daarvoor liggen verschillende pistes op tafel. Men heeft onder andere de studie van de ontvangende grond. Dat kan een mogelijkheid zijn, en eventueel ook het bodemsaneringsproject van 3M zelf. Dat is men op dit ogenblik aan het onderzoeken. Ik kan vandaag niet vooruitlopen op de feiten. Het is alleszins zeker niet zo dat de oplossing alleen zou bestaan in een aanpassing van de regelgeving. Dat is zeker niet het standpunt.

Persoonlijk heb ik geen contact gehad met de actiegroepen naar aanleiding van deze UDN of het arrest van 29 december. Ik weet wel dat Lantis met heel wat actiegroepen gesprekken voert. Ik denk dat het een goede zaak is. Als er ergens een aantal misverstanden en malconversaties zijn, lijkt het mij nog altijd het meest aangewezen om aan tafel te zitten.

Een aantal collega's hebben hier terecht beklemtoond dat Oosterweel een groot leefbaarheidsproject is. Vanuit MOW willen wij uiteraard dat dergelijke grote infrastructuurwerken voortgang kunnen vinden en dat daar zo weinig mogelijk vertragingen in plaatsvinden, maar ik moet wel meegeven dat voor ons allemaal de volksgezondheid te allen tijde sowieso primeert. Dat is het meest doorslaggevende. En uiteraard moet alles ook correct conform de juridische regelgeving verlopen. Ook dat staat buiten kijf.

Er was ook nog een vraag over het normenkader. Karl Vrancken doet daaromtrent een onderzoek op dit ogenblik. Dat valt niet onder mijn bevoegdheid, dus ik ga vandaag ook geen uitspraken doen over een aanpassing van het normenkader. Ik denk dat als men vandaag nieuwe technische verslagen aanbrengt, men zich dan volledig moet baseren op de huidige regelgeving die voorhanden is. Men moet zich daar niet gaan baseren op andere elementen.

Mijnheer Van de Wauwer, we mogen inderdaad nooit toegevingen doen inzake de volksgezondheid. Dat staat buiten kijf. Ik denk dat we het daar allemaal over eens zijn. Juridische procedures trachten te voorkomen, dat kon op de eerste plaats door de bestaande regelgeving strikt te respecteren en er zich onmiddellijk mee in regel te stellen. Hier ging het specifiek om de grondverzetregeling van 2008, waaraan de Raad van State nu de interpretatie geeft dat de kadastrale werkzone te groot is en dat die dus moet worden ingeperkt conform het vergunde project. Men gaat nu snel twee nieuwe technische verslagen aanvragen, opnieuw voor Linkeroever en de Scheldetunnel. Ik hoop dat daarmee dan ook de werken verder kunnen worden gezet en dat er op iets langere termijn ook een oplossing komt voor het stockeren van die meest vervuilde gronden. Op welke manier dat juist moet gaan verlopen, dat zal de toekomst moeten uitwijzen. Daaromtrent is verder onderzoek lopende.

Wat betreft het voorkomen van juridische procedures, denk ik dat overleg en alle transparantie en duidelijkheid sowieso een aantal belangrijke aspecten daaromtrent zijn. Ik hoop uiteraard dat we in de toekomst heel veel duidelijkheid daaromtrent krijgen en dat men opnieuw tot een waterdicht verhaal komt, waarbij de volksgezondheid uiteraard primeert, maar waarbij we zeker ook alle aandacht hebben voor geen vertragingen voor dit belangrijke leefbaarheidsproject.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mieke Schauvliege (Groen): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Ik moet zeggen dat het mij niet helemaal geruststelt. Ik denk dat het uitermate belangrijk is dat de volksgezondheid vooropstaat. Ik denk dat niemand daaraan zal twijfelen. Ik kan me niet voorstellen dat één volksvertegenwoordiger of één minister het tegendeel zal vertellen.

Maar wij pleiten vooral voor een oplossing die standhoudt en duurzaam is. Wat u nu vertelt, is eigenlijk binnen het kader dat is vastgesteld, gewoon verderdoen en proberen de schade te beperken. Ik kan dat laatste begrijpen, maar wij hebben in de PFOS-commissie toch wel heel veel discussies gehad over de afbakening van de kadastrale werkzone maar vooral ook over de normen. Karl Vrancken heeft zelf gezegd dat wat hem betreft het normenkader aangepast moet worden. Die voorbereidingen zijn bezig. Het lijkt toch wel de evidentie zelf dat als er nu een oplossing uit de bus komt, die eigenlijk helemaal georiënteerd is op de toekomst. Dit is de werf van de eeuw. Dan denk ik toch wel dat we echt moeten gaan voor die oplossing die zo weinig mogelijk aanvechtbaar is en die voor 100 procent uitgaat van de volksgezondheid. Ik wil oproepen om die overweging echt te maken en de nieuwe inzichten die we nu hebben, helemaal mee te pakken in de verdere uitwerking van de Oosterweelwerf.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, wanneer er werken zijn, gebeuren er wel eens onverwachte dingen bij grote projecten. Dan moet men daar een pragmatische oplossing voor zoeken.

Wat betreft de werken, denk ik dat iedereen het ermee eens is dat volksgezondheid op de eerste plaats moet staan. Ik denk ook dat de aanbevelingen die de Commissie Grondverzet heeft gedaan en die opgenomen zijn door Lantis, toch wel heel wat garanties voor die volksgezondheid inhouden. Er kan altijd worden bijgestuurd. Als dat nodig is, moet er ook worden bijgestuurd. Maar ik kan me toch niet van de indruk ontdoen dat wat er nu gebeurt, echt met de bedoeling is om het project blijvend schade toe te brengen en het te laten stilleggen. Ik denk dat we er alles aan moeten doen opdat dat niet gebeurt en er niet te veel tijd verloren wordt, want dat zou serieuze gevolgen hebben, niet alleen voor de leefbaarheid van de Antwerpse bevolking maar ook voor de economische slagader die Antwerpen is, voor het fileleed dat nu ontstaan is en dat nu nog bestaat. U hebt daar in ons een bondgenoot, natuurlijk. We moeten vooruitgaan, we moeten snel vooruitgaan. Niet alleen wij willen dat maar ook de publieke opinie wil dat. We rekenen erop dat u daarvoor zorgt.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Gezondheid is uiteraard belangrijk. Daarom is ze al zo uitgebreid bestudeerd en onderzocht. Dat staat toch als een paal boven water. De Commissie Grondverzet is net opgericht om te zien of die werken veilig kunnen verlopen. Ik vind het een beetje een rare boodschap, alsof er mensen zijn die dat niet belangrijk zouden vinden. Dat is natuurlijk heel belangrijk. Ik zie u lachen, collega Schauvliege. Ik hoop dat in uw tussenkomst niet een omfloerst pleidooi terug te vinden was om de werken op de lange baan te schuiven. Dat vrees ik dan als ik sommigen bezig hoor. Dat zou ik bijzonder jammer vinden. Het zou gedaan moeten zijn met mensen die Oosterweel wat met de vinger wijzen maar – niemand zal het momenteel hardop zeggen – in de acties die ze ondernemen er misschien toch niet rouwig om zijn dat een en ander vertraging oploopt. Ik hoop dat die spelletjes stoppen. Dat was voor alle duidelijkheid niet bedoeld op u, minister. Ik weet uiteraard dat u als beleidspersoon namens de Vlaamse Regering daar alles aan zult doen.

Voorzitter, ik rond af. Ik zou willen oproepen om daar echt een prioriteit der prioriteiten van te maken. U kent het belang – men doet er wel eens lacherig over – van Oosterweel voor Antwerpen. Maar dat is het natuurlijk niet. Het is het belang voor de hele Vlaamse ruimere regio wat betreft bereikbaarheid, leefbaarheid en economie. U kent de gebruikelijke riedel vanuit Antwerpen. Het is dus

enorm belangrijk. Ik wil u alvast op voorhand danken om er volle bak uw schouders onder te zetten om de werken geen verdere vertraging te laten oplopen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de handhaving van het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag – 1177 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, sinds 2004 is er in de federale wegcode een inhaalverbod opgenomen voor vrachtwagens op autosnelwegen, autowegen en wegen met ten minste vier rijstroken bij neerslag. De handhaving op deze regel is echter geen sinecure. Daarvoor is de inzet nodig van politiediensten die overtredders op heterdaad betrappen. Bij de federale politie zegt men geregeld te controleren maar ontkent men niet dat het geen prioriteit is. Men beschikt zelfs niet over exacte cijfers in verband met het aantal overtredingen.

Tijdens de vorige legislatuur kondigde minister Weyts aan dat in de toekomst ook de ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) zouden kunnen controleren op dit inhaalverbod. De ANPR-camera's zouden dan wel moeten kunnen waarnemen wanneer er sprake is van neerslag, aangezien het inhaalverbod enkel dan van toepassing is. Daarvoor zouden op veertien locaties zogenaamde pluviometers worden geïnstalleerd die gekoppeld worden aan het ANPR-systeem. Op die manier weten de ANPR-camera's wanneer het verbod van kracht is en de controles kunnen worden uitgevoerd. Om de controle via onbemande camera's ook wettelijk mogelijk te maken, werd op 26 april 2019 het koninklijk besluit van 18 december 2002 aangepast, dat opsomt welke overtredingen op de wegcode via onbemande camera's kunnen worden vastgesteld.

Alles staat dus in stelling om de handhaving van dit gevaarlijk rijgedrag, dat volgens de wegcode verboden is, op te drijven. In maart 2020 vernamen we echter van u dat er op dat moment nog steeds geen automatische handhaving kon gebeuren op het inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer. Ik citeer u tijdens de plenaire vergadering van 4 maart 2020: "(...) inmiddels is gebleken dat die moderne pluviometers eigenlijk niet aangepast zijn aan de bestaande ANPR-camera's en dat het toch niet zo eenvoudig is om dat zonder meer te doen."

Minister, sindsdien hebben we niets meer vernomen over dit project. Ik heb daarover dan ook volgende vragen. Kunnen de pluviometers reeds worden gekoppeld aan de ANPR-camera's op de veertien locaties die daarvoor werden geselecteerd? Kunnen de ANPR-camera's reeds worden ingezet ter controle op het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag? Zo ja, sinds wanneer? Hoe werkt dit systeem precies? Zo niet, waar zit dan het probleem? Leiden de overtredingen die worden vastgesteld ook werkelijk tot boetes? Hoeveel boetes werden er reeds uitgeschreven sinds het systeem eventueel al in werking zou zijn? Hebt u die gegevens opgevraagd bij de federale politie? Indien handhaving via camera's nog steeds niet mogelijk is, hebt u dit probleem dan reeds besproken met uw federale collega's? Welk budget ging er in zijn totaliteit reeds naar dit project, van aankoop van pluviometers tot inzet van personeel, software, installatie en koppeling met camera's? Zijn er ook andere manieren om handhaving op deze regel mogelijk te maken, waarvoor geen directe inzet nodig is van politiemensen die dit visueel waarnemen? Kunnen de ANPR-camera's zonder pluviometer op andere manieren neerslag vaststellen en worden gebruikt ter controle van het inhaalverbod? U sprak in het verleden ook over meetlussen en videocamera's. Kunt u dit toelichten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank voor uw vraag, mevrouw Lambrecht. De handhaving van het inhaalverbod voor vrachtwagens gaat inderdaad al een tijdje mee. Het is goed dat u de aandacht er nog eens op vestigt. De handhaving van het inhaalverbod bij regenweer valt onder de bevoegdheid van de federale overheid. Maar dat neemt niet weg dat wij vanuit Vlaanderen sowieso mee faciliteren door onder andere de ter beschikkingstelling van de handhavingsapparatuur.

In 2019 heeft men inderdaad een veertiental locaties geselecteerd waarbij men had aangekondigd dat men daar pluviometers zou installeren. Die veertien installaties die in 2019 geselecteerd waren, bestonden reeds tien jaar, en men is binnen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) tot de conclusie gekomen dat het moeilijk te combineren was om deze installaties te voorzien met de nieuwe uitbreidingen van de regensensoren.

Dus wat dat betreft, heeft men dan ook geoordeeld dat het kostenefficiënter zou zijn om in volledig nieuwe toekomstbestendige software te investeren in plaats van de bestaande relatief oude software aan te passen.

Om die reden werd dan ook een nieuw bestek opgemaakt voor de volledige vernieuwing van de installaties. Bij het opmaken van dit bestek werd een afweging gemaakt die leidde tot een synergieoefening tussen twee types van handhavingsinstallaties: enerzijds het type dat controleert op het inhaalverbod en het respecteren van de tussenafstanden en anderzijds het type dat controleert op overlading.

Bij een aantal installaties combineren we alle functionaliteiten van beide types. Dat laat ons toe om met dezelfde middelen op meer locaties installaties te voorzien met meer functionaliteiten. Dat is hoe dan ook een meerwaarde inzake het handhavingsbeleid.

Tegen het einde van dit jaar mikken we op negentien locaties met deze volledig vernieuwde installaties, die onder meer ook het inhaalverbod bij neerslag kunnen controleren. Deze timing is wel onder voorbehoud van het tempo van de software-ontwikkeling. Er werden vandaag al twee sites structureel vernieuwd, die als een testlocatie zullen dienen vooraleer de overige zeventien locaties zullen worden opgestart.

Belangrijk om mee te geven, is dat een volautomatische handhaving van het inhaalverbod niet mogelijk is. Er is nog altijd een menselijke tussenkomst nodig: de politie moet nog altijd de overtreding vaststellen met de hulp van de informatie uit de handhavingsinstallaties. De controle op het inhaalverbod is dus semiautomatisch: de slimme camera's treden op als de technologische vervanger van een verbalisant die visuele waarnemingen doet, maar de vaststelling van de overtreding moet nog steeds door de politie gebeuren. Dat geldt ook voor de snelheidscontroles die met ANPR of trajectcontroles worden gehouden. De camera's zelf doen geen automatische vaststelling van een overtreding door middel van achterliggende algoritmes of berekeningen. De neerslagsensor detecteert de aanwezigheid van de neerslag om zo een automatische selectie van potentiële overtreders te kunnen maken. Ook zonder neerslagsensor is het door een gemachtigd verbalisant mogelijk om de overtreding van het inhaalverbod bij regenweer op basis van videobeelden vast te stellen, op voorwaarde dat er een visuele vergelijkingsbasis is om de tussenafstand te vergelijken met de minimale tussenafstand.

Dan is er uw vraag over de budgetten. In 2020 en 2021 werd er in totaal 2,7 miljoen euro voorzien voor de structurele vernieuwing van de twee types van handhavingsinstallaties: het type dat controleert op het inhaalverbod en het respecteren van de tussenafstanden en het type dat controleert op overlading. Bij een aantal installaties combineren we alle functionaliteiten van de beide types,

zoals ik al zei. Dat laat ons toe om met dezelfde middelen op meer locaties installaties te voorzien met meer functionaliteiten en om meer te controleren.

Tot slot: de twee testsites die er op dit ogenblik zijn, zijn Bertem en Erpe-Mere. De in totaal negentien sites zorgen uiteraard voor een goede spreiding doorheen heel Vlaanderen. In elke provincie zal er dus een dergelijke volledig vernieuwde hand-havingsinstallatie worden voorzien.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Het roept toch wel een aantal vragen op.

Ten eerste is het goed dat we het na vijftien jaar opnieuw in orde zullen maken, want laat ons wel wezen: het is bij de mensen een van de grootste ergernissen op het vlak van verkeersveiligheid als vrachtwagens bij regen heel onvoorzichtig voorbijsteken. U zegt dat het probleem inderdaad zowel Vlaams als federaal is. Bij de trajectcontroles hebben we gezien dat dat voor moeilijkheden zorgt.

Ik heb begrepen dat alles van 2014 verdwenen is en dat we nu voor een nieuw systeem gaan, maar, minister, ook bij het nieuwe systeem zal het niet louter software zijn en zullen er ook nog steeds mensen nodig zijn.

Kunt u mij de negentien locaties via mail bezorgen? Waar zullen die nieuwe systemen, opgedeeld per provincie als dat kan, terechtkomen?

Ten tweede zal voor die nieuwe systemen ook personeel nodig zijn. Is er bij de politie personeel voorzien? Als u dat niet weet en als dat een federale kwestie is, hebt u dan een overleg gepland met uw federale collega's om extra personeel te voorzien? Uit ervaring weten we dat het bij de verwerking van die trajectcontroles door de diensten stropste. Het is prima als het systeem er is, maar het systeem van handhaving moet er ook zijn. Ik zou op dat vlak toch wel willen worden gerustgesteld. Kunt u dus garanderen dat het zal werken en zult u met uw federale collega's overleggen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb de lijst met de negentien locaties hier bij mij, mevrouw Lambrecht. Ik zal ze aan de commissiesecretaris overmaken. Het is een beetje te gek om ze allemaal te benoemen. Ik zal u de lijst bezorgen, zodat u een duidelijk zicht hebt waar we tegen het einde van 2022 overal die vernieuwingen zullen hebben doorgevoerd, zodat men daar de aangepaste meetapparatuur heeft om enerzijds het inhaalverbod bij regen te detecteren en om anderzijds ook de overlading vast te stellen.

Zoals bij elke vaststelling met ANPR of een trajectcontrole, moet er als dusdanig nog altijd een proces-verbaal worden opgemaakt. Wij zorgen voor de bijkomende tools en het bijkomende handhavingsmateriaal, maar het is aan de federale overheid en de politie om de pv's effectief op te stellen. De federale overheid heeft hiervoor de verwerkingsinstallaties. We hebben daarover regelmatig overleg om al die vaststellingen te verwerken en in een pv om te zetten. Bij de federale overheid is men bezig met de aanwerving van bijkomend personeel om die verwerkingscentrales te bemannen. Ik weet niet hoeveel mensen ze effectief nodig hebben of hoeveel er recent bij zijn gekomen. Dat moet u aan de federale minister vragen. Ik weet dat zowel minister Verlinden als minister Van Quickenborne daarmee bezig zijn.

Het is nu alleszins een goede zaak dat wij met die negentien bijkomende locaties, die hopelijk allemaal operationeel zijn tegen het einde van dit jaar, bijkomende

handhavingsmiddelen hebben. U zei heel in het begin dat het goed was dat het na vijftien jaar in orde komt. Niets belet vandaag natuurlijk de federale politie om visuele vaststellingen te doen en ook te verbaliseren. Deze handhavingstools die wij bijkomend vanuit Vlaanderen creëren, zorgen er alleen voor dat het voor de federale politie iets makkelijker wordt om bepaalde vaststellingen te kunnen doen en daar dan desgevallend processen-verbaal aan te koppelen.

Ik hoop dus dat we die negentien locaties zo snel mogelijk in orde hebben en ik bezorg u via de commissiesecretaris de lijst met de negentien locaties opgedeeld per provincie.

De voorzitter: Dank u, minister. We zullen die dan uiteraard doorsturen naar de leden.

Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Ik ben een vraag vergeten te stellen. Ik weet dat dat niet meer mag, maar ik wilde graag weten hoeveel procent het tegen het einde van het jaar zeker zal zijn. Hoe zeker bent u daarvan? U hoeft niet te antwoorden. Ik zal deze vraag bijhouden. Het zou echt wel jammer zijn als het binnen twaalf maanden nog niet in orde zou zijn. Als we over verkeersveiligheid praten, is dit echt iets wat er moet komen. Minister, ik weet dat dat niet alleen aan u ligt, het is al vele jaren zo, maar als u nu de vrouw zou kunnen zijn waardoor het eindelijk in orde komt, over de partijgrenzen heen, dan zou ik, en zouden velen met mij, daar heel tevreden over zijn. Dank u.

De voorzitter: Ik zie de minister instemmend ja knikken.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van flexibele abonnementen bij De Lijn
– 1198 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): De impact van corona op het openbaar vervoer is niet gering. Corona zal volgens mij ook blijvende effecten hebben op het anders gaan werken, want mensen zullen veel meer telewerken dan vroeger. Daardoor moeten ze minder op de werkvloer zelf aanwezig zijn. Dat heeft natuurlijk ook gevolgen voor de verplaatsingen, en dat is op zich een goede zaak: als er minder verplaatsingen nodig zijn, is dat goed voor de ecologische voetafdruk. Maar dat heeft natuurlijk ook een impact op het openbaar vervoer. Er zijn heel veel mensen die vanuit West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Limburg, Antwerpen en Vlaams-Brabant naar Brussel, Gent, Leuven of Antwerpen pendelen om dagelijks hun job uit te oefenen.

We hebben het er in de commissie al veelvuldig over gehad, maar de flexibiliteit van de abonnementen zal daarbij ook een extra troef zijn voor het openbaar vervoer. Het blijft daar wat stil rond als het over De Lijn gaat. Bij de NMBS is dat anders. Vanaf dit jaar is er een flexibel abonnement ingevoerd. Daar is men sneller geweest. Het gaat over een abonnement op maat van de pendelaars die twee à drie keer per week naar kantoor gaan. De NMBS is niet over één nacht ijs gegaan. Er is in juni een proefproject geweest waar 6000 à 7000 werknemers aan deelnamen. Dat had goede resultaten, want het blijkt dat ongeveer 40 procent van de deelnemers zal kiezen voor zo'n flexibel abonnement. Bij dat Flex Abonnement kan

de reiziger ervoor kiezen om 80 of 120 dagen naar keuze binnen een periode van 1 jaar van en naar een vaste werkplek te reizen, ofwel 6 of 10 dagen naar keuze per maand. Hoe dat concreet in zijn werk gaat, is nu niet zo van tel, maar je betaalt wel een prijs die lager is dan een jaarabonnement. Dat gaat dus over de treinreizigers in dit land. We hebben het er in deze commissie al een paar keer over gehad en ook u hebt dat al gedaan tijdens de begrotingsbesprekingen. Hoe zit het nu met het flexibel abonnement voor mensen die de bus en de tram van De Lijn nemen? Vooralsnog blijft het wat dat betreft stil.

Minister, wat is nu de actuele stand van zaken met betrekking tot de invoering van zo'n flexibel abonnement bij De Lijn? Wat is uw standpunt in dezen?

Welke elementen zorgen ervoor dat het bij De Lijn nog steeds wachten is op zo'n flexibel abonnement? Hoe komt het dat we vandaag nog geen flexibel abonnement voor bus- en tramreizigers hebben?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor uw vraag. We hebben het er inderdaad nog al over gehad, maar ik moet u meegeven dat De Lijn aangeeft dat men op korte termijn geen concrete plannen heeft voor de invoering van een deeltijds abonnement.

Voor het deeltijds werken is het het meest aangewezen om een Omnipas te gebruiken. Die wordt ook massaal gebruikt voor woon-werkverplaatsingen. Dat is vandaag reeds bijzonder goedkoop. Omdat u zoveel lof zwaait over de NMBS, zal ik misschien even de vergelijking maken. De NMBS heeft dus dat deeltijds of half-tijds abonnement. Dat kost 85 euro per maand. Als ik dat vergelijk met een Omnipas, dan komt dat uit op 49 euro per maand. Voor twaalf maanden betaal je 339 euro. Kortom: de Omnipas is op dit ogenblik al een bijzonder goedkoop vervoerbewijs. Het is optimaal voor reizigers die dat twee dagen per week willen gebruiken om naar het werk te gaan.

Het Omnipasjaarabonnement is dus al bijzonder goedkoop in vergelijking met andere openbaarvervoermaatschappijen. Dat is niet alleen zo als je een maandabonnement met dat flexibel abonnement van de NMBS vergelijkt, maar ook de jaarabonnementen zijn hoe dan ook goedkoper dan de andere openbaarvervoermaatschappijen. De Lijn zal op dit ogenblik dus geen werk maken van een ander flexibel abonnement omdat men er al van uitgaat dat men massaal zal blijven gebruikmaken van de Omnipas.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik heb een flink deel van uw antwoord niet gehoord omdat hier een panne was. Ik heb wel gehoord, en dat is wellicht het belangrijkste, dat er geen concrete plannen zijn om daar op korte termijn werk van te maken. U hebt ook verwezen naar de bestaande abonnementen bij De Lijn en u hebt de prijs vergeleken met de NMBS. Ik wilde hier absoluut niet de loftrompet over de NMBS zwaaien, zeker niet, maar het is gewoon een thema dat een hele tijd geleden al ter sprake kwam na een conceptnota van de collega's van CD&V in deze commissie. Toen werd aangegeven dat dat een interessant idee was en dat we dat verder zouden onderzoeken. Ik las in de periode november-december een interview met een verantwoordelijke van De Lijn die zei dat er nog geen akkoord was over de prijszetting inzake de flexibele abonnementen. Dat is toch iets anders dan nu te horen dat er geen plannen zijn. Dat kan wel de conclusie zijn van een verhaal of een traject dat heeft gelopen, al vind ik het toch wat raar, omdat er aanwijzingen zijn dat men daar wel degelijk naar gekeken heeft en dat er wel degelijk plannen waren, maar dat men daar inzake tarieven niet is uitgeraakt.

Alle begrip voor de standpunten die er zijn. Als er bij De Lijn vandaag abonnementsformules zijn die een flexibel abonnement nagenoeg uitsluiten, dan heb ik daar alle begrip voor. Het is alleen een beetje een vreemd parcours.

We hebben al vaak op die nagel geklopt, maar ik denk dat zo'n commerciële geste voor het imago van De Lijn en het beeld van de goede dienstverlener naar de reiziger en de vaste klanten toe wel interessant zou zijn. De cijfers wijzen vandaag ook uit dat slechts een beperkte fractie van de vaste pendelaars de bussen en trams van de Lijn nog gebruikt. Dat is ook evident vandaag, maar ik verwacht wel dat dat langetermijneffecten zal hebben. Zou het voor De Lijn dan niet goed zijn om wat dat betreft aan de klantenbinding te werken?

Gelet echter op het feit dat ik een flink stuk van uw antwoord heb gemist, zal ik dat dan wel in het verslag lezen. Ik heb dus voorlopig geen bijkomende vragen, voorzitter.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): De heer Maertens verwees er al naar, maar wij hebben daar-rond in het recente verleden inderdaad een conceptnota ingediend. Als corona ons iets heeft geleerd, is het dat we snel moeten schakelen. We zullen, denk ik, blijven vasthouden aan de flexibiliteit van werken en de werkplek. Dat is ook goed om tegemoet te komen aan heel wat mobiliteitsuitdagingen. Het openbaar vervoer moet daar dan ook heel goed op inspelen. Ik stel mij dan de vraag, minister, of de Omnipas inderdaad een afdoend alternatief is voor het flexibele abonnement dat wij voor ogen hebben. Als de verschillende gebruikers die evalueren in de huidige omstandigheden, waarbij enorm veel flexibiliteit van de werknemers wordt verwacht, beantwoordt die Omnipas dan voldoende aan de verwachte flexibiliteit? In die zin is het, denk ik, belangrijk om grondig te evalueren of de Omnipas daaraan voldoet.

In het verleden is ook ooit geopperd dat dat een onderdeel was van de nieuwe beheersovereenkomst. Is dat vandaag zo of niet? Moeten we wachten op een nieuwe beheersovereenkomst om eventueel naar meer flexibele abonnementsregelingen te gaan dan vandaag het geval is? Bent u dus bereid om die Omnipas kritisch te evalueren in functie van een zo maximaal mogelijke flexibiliteit? Is dat dan gekoppeld aan de nieuwe beheersovereenkomst of is dat vandaag reeds mogelijk?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Nog eventjes voor alle duidelijkheid: de Omnipas die vandaag voorhanden is en al bijzonder goedkoop is, is een vervoersmiddel dat men continu kan gebruiken. Men kan dat gebruiken voor het woon-werkverkeer, maar ook voor tussentijdse andere verplaatsingen. Bij De Lijn gelden abonnementen altijd voor het hele net. De Lijn zegt dat dat op dit moment de meest flexibele en goedkoopste methode is om je vervoer te betalen. Die Omnipas is al bijzonder goedkoop in vergelijking met de andere openbaarvervoermaatschappijen. Daarom is het vandaag niet echt aan de orde om nog een bijkomend abonnement voor bijvoorbeeld twee dagen per week voor louter en alleen woon-werkverkeer te voorzien.

Dat heeft niet rechtstreeks iets te maken met de beheersovereenkomst. Men heeft al een heel volwaardig alternatief dat bijzonder goedkoop is. Ik zal alsnog vragen om te onderzoeken of er nog een bijkomend abonnement nodig is, maar zoals men dat tot nu toe aangeeft, is de Omnipas een meer dan volwaardig alternatief. Ik denk dat we daar op dit ogenblik of op heel korte termijn geen verandering in zullen krijgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.