

vergadering **C13**
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 6 oktober 2022



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ventilatie op bussen van De Lijn – 14 (2022-2023)	3
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gefaseerde invoering van de basisbereikbaarheid – 3711 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van de basisbereikbaarheid – 3531 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitbouw van Hoppinpunten – 1 (2022-2023)	
INTERPELLATIE van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gefaseerde uitrol van de basisbereikbaarheid – 50 (2021-2022)	
INTERPELLATIE van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleidsfalen bij de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid – 51 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Antwerpse tramplan – 78 (2022-2023)	4
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de lange wachttijden en het verschil in wachttijden voor het praktische rijexamen – 3924 (2021-2022)	32

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ventilatie op bussen van De Lijn – 14 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): We hebben het de afgelopen jaren al een aantal keer gehad over ventilatie op bussen, vooral in het kader van de coronapandemie, die op dit moment gelukkig nog niet heropflakkert. Indertijd bleek dat op bepaalde types bussen van De Lijn geen goede ventilatie aanwezig was. Dakramen zouden ook automatisch gesloten worden als de ruitenwissers worden aanzet. We hebben daar toen verschillende vragen over gesteld. Volgens de woordvoerder van De Lijn zou de ondersteunende software op de bussen van De Lijn aangepast worden, zodat die twee zaken niet meer met elkaar in conflict zouden komen. In de commissie van 9 december 2021 liet u ook weten dat de problemen zouden zijn opgelost en dat op een 1400-tal bussen in eigen beheer de software aangepast zou zijn. Tijdens de commissie van 13 januari 2022 kwamen we hierop terug, omdat we nog steeds signalen kregen dat dit nog niet zo zou zijn en dat er nog altijd bussen zijn waarvan de dakluiken sluiten als de klimaatregeling wordt aanzet. U zou hierover terugkoppelen met De Lijn, zodat ze er zeker voor zorgen dat er overal de mogelijkheid is dat die luiken openblijven en niet automatisch sluiten bij regenweer.

Ondertussen zijn we tien maanden verder, maar we krijgen nog steeds signalen van chauffeurs van De Lijn dat die dakluiken nog steeds sluiten in overvolle bussen bij slecht weer, waardoor er geen ventilatie mogelijk is. We achten het daarom wenselijk en nodig om hier vragen over te stellen, want ventilatie op bussen is belangrijk.

Bent u ervan op de hoogte dat er nog steeds bussen van De Lijn rondrijden waarbij de ventilatie niet optimaal functioneert bij regenweer? Hoe komt het dat dit zo lang moet duren? Welke maatregelen kunnen er genomen worden?

Hoe zit het met de klimaatregeling die nog niet werd aangepast op bussen van onderaannemers? Hoe zult u ervoor zorgen dat ook bij die bussen optimaal geventileerd kan worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ventilatie op bussen is hier inderdaad al meermaals aan bod gekomen. Ik verneem hier van u dat u door een aantal chauffeurs gecontacteerd bent met de mededeling dat dit nog niet in orde was. Ik denk dat die mensen dan het best ook De Lijn zelf of hun oversten contacteren, om te vragen het nodige te doen. U kunt van mij niet verlangen dat we de tweeduizend bussen die we hebben rondrijden, zelf gaan controleren. Onze boodschap is in elk geval heel duidelijk: een goede ventilatie is belangrijk, niet alleen in tijden van de covidpandemie, maar om elk mogelijk virus tegen te gaan. Wat dat betreft is het zaak om maximaal te ventileren, en De Lijn geeft ook aan dat maximaal te willen doen, al wil De Lijn natuurlijk ook voorkomen dat reizigers bij regenval in de regen zitten omdat het via het dakvenster binnenregent.

Men heeft me laten weten dat de softwareaanpassing is gebeurd, zodat er geen automatische koppeling meer is tussen de interne ventilatie en het openen van de dakluiken of vensters. Alle bussen zouden op dat vlak al geruime tijd zijn aangepast.

Belangrijk is dat er ook zonder het openen van de dakluiken, uitgebreide ventilatie moet zijn. Als het regent moet de klimatisatie optimaal zijn, zodat er voldoende verse lucht binnenkomt, ook als de dakluiken gesloten zijn.

Hetzelfde wordt opgelegd bij de exploitanten. Ook zij krijgen de boodschap dat de klimatisatie een absolutie vereiste is, onder dezelfde normen als bij de bussen van De Lijn zelf.

De aanvoer van verse lucht via de klimatisatie is sowieso belangrijk, aangezien de elektrische bussen niet langer uitgerust zijn met dakluiken. Ook daar ligt de focus op een goede ventilatie.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik heb er uiteraard alle begrip voor dat u niet kunt weten hoe de ventilatie op alle bussen van De Lijn werkt. U bevestigt nu opnieuw dat het softwareprobleem opgelost zou zijn. Wel, de melding komt van een chauffeur van De Lijn, dus ik denk dat de bezorgdheid terecht is. Die chauffeur meldt dat hij met een overvolle harmonicabus rijdt. In de huidige tijden, met de winter voor de deur, is het essentieel, niet alleen met oog op corona, maar ook op mensen met een slecht immuunsysteem, dat de bussen goed geventileerd en verlucht worden. We moeten ervoor zorgen dat er geen technische problemen zijn die dat in de weg zouden staan. We volgen het samen met u verder op.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gefaseerde invoering van de basisbereikbaarheid
– 3711 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van de basisbereikbaarheid
– 3531 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitbouw van Hoppinpunten
– 1 (2022-2023)

INTERPELLATIE van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gefaseerde uitrol van de basisbereikbaarheid
– 50 (2021-2022)

INTERPELLATIE van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleidsfalen bij de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid
– 51 (2021-2022)

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Antwerpse tramplan
– 78 (2022-2023)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Voorzitter, collega's, minister, in volle komkommertijd verraste u ons een beetje met een persbericht op 11 augustus 2022 waarin u gaat voor een versnelde en gefaseerde opstart van de uitrol van de basisbereikbaarheid. De uitrol van de basisbereikbaarheid werd in het verleden al twee keer uitgesteld. De huidige richtdatum voor de uitrol is juli 2023.

Tot nu toe werd er uitgegaan van een soort grote mobiliteitsswitch waarbij de basisbereikbaarheid op één moment in heel Vlaanderen van start zou gaan. Een moment waarop de drie vervoerslagen van de basisbereikbaarheid – kernnet, aanvullend net en vervoer op maat – van start gaan en via de Hoppincentrale kunnen worden geboekt.

In uw persbericht stelt u dat u van deze grote switch wilt afstappen en eigenlijk niet wilt wachten tot juli 2023 om al een aantal dingen in gang te zetten. U wilt nu zo snel mogelijk starten met een gefaseerde uitrol vertrekkende vanuit het bestaande aanbod en de huidige vervoeraanbieders en het bestaande flexvervoer. Op deze wijze zou er volgens u gefaseerd worden opgeschaald richting het nieuwe net en worden er blinde vlekken in Vlaanderen vermeden. Ik citeer een beetje uit uw persbericht.

Concreet zou dit betekenen dat de implementatie van de Hoppincentrale in het laatste kwartaal zou beginnen met proefdraaien in een of meerdere belbusgebieden van De Lijn. Dat zou nu dus moeten zijn. Vanaf januari 2023 start de gefaseerde uitrol waarbij De Lijn, die ondertussen werd aangeduid als een soort beheerder van het vervoersysteem – dat staat zo in het nieuwe openbaredienstencontract – het voortouw neemt en dit in samenwerking met de vervoerregio's.

Dit is mogelijk in het kader van het nieuwe openbaredienstencontract 2023-2027 dat nog voor het reces werd goedgekeurd. De Lijn kreeg tevens een gekaderd aanbod en prijsflexibiliteit om beter in te spelen op de vervoervragen. De interne taak- en rolverdeling werd dus herbekeken. Daarom hebt u aan uw administratie gevraagd om op korte termijn een concreet en transparant afsprakenkader en plan van aanpak uit te werken, waarin alle targets en verantwoordelijkheden worden opgenomen.

U haalt in uw persbericht zelf een aantal problemen aan: nog geen kandidaten voor de aanbestedingen voor de verschillende soorten van vervoer op maat, de uitrol van de Hoppinpunten verloopt te traag, vervoerregio's zitten niet op een lijn op het vlak van tariefbeleid, nog niet alle vervoersaanbieders zijn gekend enzovoort.

Naast het afsprakenkader, zal er ook een communicatieplan volgen en op 8 september zou er worden samengezeten met alle vervoerregio's.

De kritiek kon niet uitblijven. Reizigersorganisatie TreinTramBus stelt zich vragen bij deze gefaseerde uitrol van de basisbereikbaarheid. De organisatie vraagt zich af of het vooruitschuiven van de startdatum realistisch is. Elke vervoersregioraad zal nu moeten afwegen welke lijnen er prioritair moeten worden aangepast en De Lijn moet daarna nog voldoende tijd krijgen om zich hierop voor te bereiden: chauffeurs- en materieelopen, informatie aan haltes aanpassen, reizigers informeren. Bovendien hebben ze de vrees dat de langgerekte uitrol tot chaos zal leiden. Daarnaast vraagt de organisatie zich af of de gefaseerde uitrol zal lukken met de plannen van de vervoerregio's die niet voorzien zijn op een gefaseerde uitrol.

Tot daar het kader. Er is ook zoveel gebeurd, dat het misschien wel nodig was dat ik een iets langere inleiding gaf.

Minister, hoe zal deze gefaseerde uitrol van de basisbereikbaarheid concreet worden gerealiseerd? Op basis van welke criteria zal worden beslist hoe de uitrol zal gebeuren?

Hoeveel tijd zal de gefaseerde uitrol van de basisbereikbaarheid in totaliteit in beslag nemen? Met andere woorden, tegen wanneer zal de basisbereikbaarheid volledig zijn uitgerold in Vlaanderen?

Volgens u wordt via de gefaseerde invoering vermeden dat er blinde vlekken in Vlaanderen zouden ontstaan, iets waar wij ook altijd voor waarschuwen. Op welke wijze zult u dit concreet aanpakken?

Is het nog steeds realistisch om te stellen dat het platform van de Hoppincentrale kan proefdraaien in het laatste kwartaal? Ik heb daarover in juni een schriftelijke vraag gesteld. Als ik het goed heb begrepen, zou er in november in Puurs een pilootproject moeten starten. Gelden de data die ik kreeg nog altijd, ook voor de andere gebieden?

Is het afsprakenkader dat u aan uw administratie hebt gevraagd intussen klaar? Kan dat eventueel aan ons worden bezorgd? Zijn er al oranje of rode knipperlichten in het afsprakenkader die de gefaseerde uitrol van de basisbereikbaarheid bemoeilijken of niet meer realistisch maken en welke zijn deze?

Heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) op 8 september samengezeten met de vervoerregio's? Indien ja, wat was het resultaat hiervan?

De vervoerregio's waren niet voorbereid op een gefaseerde uitrol, zo stelt TreinTramBus. Welke initiatieven zult u nemen om de gefaseerde uitrol mogelijk te maken bij de vervoerregio's?

TreinTramBus vreest voor chaos bij de gefaseerde uitrol. Is deze vrees van TreinTramBus terecht? Welke initiatieven zult u eventueel nemen om de gevreesde chaos te vermijden?

Zal De Lijn zich voldoende kunnen voorbereiden om de vervroegde, gefaseerde uitrol te realiseren? We hebben gehoord dat men nu al lang moest weten hoe men volgend jaar gaat rijden om de chauffeursplanning en dergelijke te kunnen maken.

Kunt u een stand van zaken geven over de problemen die u aanhaalt in uw persbericht? Zijn ze intussen opgelost of werkt men nog aan een oplossing?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, er is al heel veel gezegd door mijn collega, dus ik zal mij beperken tot de vragen die ik hier had opgelijst. Er is een vraag waarvan zelfs al een deelvraag is beantwoord intussen door de tijdsevolutie.

Maar kunt u, minister, de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid zoals u die ziet, meer in detail toelichten? Het was een opvallende move tijdens de zomervakantie. Welke elementen hebben u genoopt om midden in de zomer het geweer van schouder te veranderen? Werd erover overlegd met partners? Zo ja, met welke? En hoe vond dat overleg plaats? Is er overleg geweest met de vervoerregio's? Maar ik weet dat dat intussen gebeurd is. Zo ja, wat was de uitkomst van dit overleg? Tot slot, is er al meer zicht op de communicatie naar de reiziger zelf, die natuurlijk die aangepaste regeling moet ervaren de komende tijd?

De voorzitter: Dank u wel voor uw korte vragen.

De heer Bex heeft het woord voor zijn vraag om uitleg.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, ik zou graag zeggen dat ik ook kort zal zijn. Maar het betreft hier een schriftelijke vraag die ik voor de zomer heb ingediend en waarvoor ik verschillende keren heb aangedrongen bij het kabinet om een antwoord te krijgen en waarvan mij gezegd werd dat ze mij nog niet konden antwoorden, terwijl me dat eigenlijk niet zo moeilijk leek (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 1482, aan minister Lydia Peeters). We zijn ook van u, minister, gewend dat u consequent en punctueel antwoordt op alle vragen, wat mij een beetje doet vermoeden dat men mij die informatie liever niet gaf in de

nieuwsluwe zomermaanden. Maar ik wil eigenlijk niet uitgaan van het slechte in de mens, maar vooral van het goede. 'Niet doen!', zeggen sommige collega's mij hier. Maar ik zal me ertoe beperken om mijn vraag te stellen. Ik probeer er iets sneller door te gaan dan de schriftelijke tekst.

De Hoppinpunten, de vroegere Mobipunten, zijn een noodzakelijke schakel om combimobiliteit mogelijk te maken. Met basisbereikbaarheid moeten dit de plaatsen worden waar reizigers snel kunnen overstappen van het ene vervoersmiddel naar het andere. Lokale besturen die een mobiliteitsknooppunt inrichten, kunnen volgens een besluit van de Vlaamse Regering (BVR) een beroep doen op een subsidie. In 2021 hebt u bij de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) de ambitie geuit om deze legislatuur 1000 vervoersknooppunten aan te leggen, zowel op gewestwegen als op gemeentewegen. 105 miljoen euro is daarvoor voorzien. De uitbouw van voldoende Hoppinpunten is cruciaal voor het slagen van basisbereikbaarheid, waarvan de minister 1 juli 2023 vooropstelt als streefdatum voor de inwerkingtreding. U kunt zien dat mijn vraag al van heel lang geleden dateert.

Op 9 december 2021 en 2 februari 2022 heb ik u schriftelijke vragen gesteld over die Hoppinpunten. Toen bleek dat er door de verschillende entiteiten 12 Hoppinpunten gerealiseerd waren. 7 waren in uitvoering, nog eens 41 gepland, en door lokale besturen waren er op dat moment 47 Hoppinpunten gerealiseerd, waarvan 41 in Leuven via alternatieve financieringsmiddelen. Op dat moment vroegen slechts 2 lokale besturen een projectsubsidie aan voor de aanleg van een Hoppinpunt, voor in totaal 24.000 euro, terwijl in de begroting van 2021 nochtans 4,76 miljoen euro gereserveerd was voor dergelijke subsidies.

U hebt er in verschillende discussies die wij hier hebben gehad, op gewezen dat er een onderscheid bestaat tussen verschillende Hoppinpunten. Je hebt er die eigenlijk bestaande overstapplaatsen zijn, waar enkel een haltepaal met juiste informatie vereist is. Maar er zijn ook 186 Hoppinpunten geselecteerd door de vervoerregio's waar men deelmobiliteit voorziet in het kader van vervoer op maat. Die Hoppinpunten zijn volgens u, minister, cruciaal voor het in werking treden van basisbereikbaarheid.

Het was toen ongeveer een jaar voor de streefdatum voor het in werking treden van basisbereikbaarheid. Ik wou dus graag een stand van zaken. Ik ga mijn vragen punctueel voorlezen. Ik weet niet in hoeverre u dat hier in detail kunt beantwoorden. En hoe lossen we dat dan op? Met eventueel opnieuw een schriftelijke vraag in te dienen? Ik snap wel dat we hier geen twee uur allerlei informatie moeten beluisteren. Als we de kern van de zaak kunnen bekomen vandaag, lijkt me dat voldoende.

Hoeveel Hoppinpunten die door de verschillende entiteiten van de Vlaamse overheid worden aangelegd, zijn er respectievelijk reeds in de studiefase of gepland, in uitvoering of reeds gerealiseerd? Graag een opdeling per entiteit en per vervoerregio.

Ten tweede, hoeveel Hoppinpunten zullen de verschillende entiteiten van de Vlaamse overheid realiseren voor de streefdatum van 1 juli 2023? Graag een opdeling per entiteit en per vervoerregio.

Ten derde, hoeveel projectsubsidies voor de aanleg van Hoppinpunten zijn er tot op heden aangevraagd door lokale besturen? Graag een overzicht per vervoerregio, per lokaal bestuur en per type Hoppinpunt.

Kunt u per aanvraag meegeven welk subsidiebedragen er respectievelijk werden aangevraagd, hoeveel er werd uitbetaald voor de eerste schijf en hoeveel voor de tweede schijf? Graag een overzicht per vervoerregio en per type Hoppinpunt.

Ten vijfde, hoeveel Hoppinpunten werden er in totaal reeds aangelegd door lokale besturen? Graag een overzicht per vervoerregio, per lokaal bestuur en per type Hoppinpunt.

Ten zesde, hoeveel van de 186 Hoppinpunten, die geselecteerd zijn door de vervoerregio's voor de organisatie van deelmobiliteit in het kader van vervoer op maat, worden er respectievelijk aangelegd door de verschillende entiteiten en hoeveel door lokale besturen?

Ten zevende, kunt u een overzicht geven van de uitwerking van de 186 Hoppinpunten, die geselecteerd zijn door de vervoerregio's voor de organisatie van deelmobiliteit in het kader van vervoer op maat? Hoeveel zitten er in de studiefase, hoeveel zijn er in uitwerking en hoeveel werden er reeds gerealiseerd?

Ten achtste, zullen alle 186 cruciale Hoppinpunten in het kader van vervoer op maat gerealiseerd zijn tegen 1 juli 2023?

Ik had dit allemaal natuurlijk graag tijdens de vakantie gelezen. Ik heb in plaats daarvan een paar goede boeken gelezen. U moet hier geen boek voorlezen, minister, maar ik denk dat het vooral belangrijk is voor de discussie van vandaag dat we zicht krijgen op wat de stand van zaken is van die 186 cruciale Hoppinpunten voor vervoer op maat en dat we daar dan verder ook in de discussie op kunnen terugkomen.

De voorzitter: Ik zie dat de minister de cijfers mee heeft. Ofwel zal ze straks een korte toelichting geven, ofwel mailen we ze allemaal door.

De heer Bex heeft nu het woord voor zijn interpellatie.

Stijn Bex (Groen): Er is al heel wat gezegd door de collega's. Ik probeer om niet te veel in herhaling te vallen.

Minister, u hebt ons deze zomer toch wel wat verrast, door op 11 augustus aan te kondigen dat u de vicieuze cirkel van uitstel, onzekerheden en vertragingen inzake basisbereikbaarheid wil doorbreken. U hebt gezegd: "Het is van cruciaal belang dat we nu knopen doorhakken en niet langer wachten met het risico op verder uitstel. In het belang van de reiziger zullen we vanaf januari 2023 versneld en op een gefaseerde manier een aantal wijzigingen doorvoeren. We herbekijken ook de interne taak- en rolverdeling bij de verdere implementatie van basisbereikbaarheid." Zo klonk het in een persbericht.

Eerlijk gezegd sluit dat voor een stuk aan bij iets dat ik hier al meer dan een jaar, denk ik, probeer te zeggen, namelijk dat die 'big bang' niet gaat lukken. U stevent af op een mislukking. Bekijk toch hoe u het openbaar vervoer punctueel voor de reiziger kunt verbeteren. Eigenlijk sluit de beslissing die u deze zomer hebt genomen, ook naadloos aan bij de discussie die we hier hebben gehad over het openbaredienstencontract van De Lijn. Eigenlijk stond daar voor de goede verstaander al ongeveer alles in wat u deze zomer hebt gezegd. Met het openbaredienstencontract hebben wij eigenlijk gezegd: in plaats van te proberen om De Lijn uit de organisatie van het openbaar vervoer te duwen en haar rol te beperken, gaan we haar in het centrum van het openbaar vervoer zetten. We gaan De Lijn met meer autonomie laten bepalen op welke lijnen zij meer of minder wil inzetten. De Lijn wordt, met de woorden uit het openbaredienstencontract, 'beheerder van het vervoerssysteem'.

Daar zijn nog een aantal vragen bij. Mevrouw Schoubs heeft bijvoorbeeld gezegd dat de rol van beheerder van het vervoerssysteem helemaal niet gedefinieerd is in het decreet Basisbereikbaarheid. Daar is dus wel nog wat werk aan de winkel om ervoor te zorgen dat die compleet nieuwe invalshoek ook effectief op het terrein

op een wettelijke manier kan worden uitgevoerd. Maar eigenlijk is de kern van de zaak dat we met het openbaredienstencontract van De Lijn al wisten dat basisbereikbaarheid er niet komt in de vorm zoals we altijd hadden gedacht en dat we het roer helemaal gaan omgooien.

Er zitten een aantal principes in die heel mooi klinken. U hebt gezegd dat we zo snel mogelijk moeten starten met een gefaseerde uitrol, waarbij we vanuit het bestaande aanbod en de huidige vervoersaanbieders vertrekken – dat is heel veel stabiliteit – en het flexvervoer uitrollen. Zo kunnen we gefaseerd opschalen naar het nieuwe net.

U verwees ook naar de vele ervaringen die De Lijn heeft met flexvervoer, met contracten met belbussen, leerlingenvervoer, enzovoort, en dat er inzake deel-mobiliteit vandaag al heel wat spelers actief zijn en dat de overheid zich vooral dient te focussen op locaties waar het aanbod ondermaats is.

Dat zijn dus al die dingen waarvan we dachten: we gaan een big bang doen, we gaan met iets heel nieuw komen, we gaan dat in contracten gieten met partijen die zich daarvoor aanbieden. Maar dat is dus eigenlijk van tafel. Zoals ik het begrijp gaan we vooral werken met de dingen die vandaag op het terrein al goed werken, en gaan we daar punctueel verbeteringen op toepassen.

Ik denk nog altijd, minister, dat het bijzonder moeilijk zal zijn om die verbeteringen aan te brengen met een gesloten enveloppe. We weten allemaal dat als je ergens iets extra wilt doen, dat je dan waarschijnlijk ergens anders iets zult moeten weghalen. Dat is een probleem waar we al mee zaten, en dat volgens de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) nog altijd een probleem blijft. In zijn jaarverslag heeft hij gewezen op een ontoereikend budget voor vervoer op maat en nog eens gewaarschuwd voor vervoersarmoede. Hij heeft er nog eens op gezegd dat de duurzame modal shift alleen maar haalbaar zal zijn wanneer er ook extra budgetten bij komen. In zijn advies over de Vervoersautoriteit waarschuwt de MORA dat de regelmatige wijzigingen in het beleidsproces voor onduidelijkheid en onzekerheid zorgen bij de overheden, de operatoren, het middenveld en de reizigers. Ik denk dat die opmerking van de MORA niet minder dringend geworden is na uw communicatie van 11 augustus. Wat de Vervoersautoriteit betreft, is het overigens de vraag wat haar rol nog zal zijn, nu alles bij het oude blijft en De Lijn zelfs versterkt wordt in haar positie.

Ook bij de reizigers is het geduld stilaan op. In De Morgen konden we op 16 september nog eens lezen dat de Reizigersbond bijzonder kritisch is over uw beleid inzake openbaar vervoer en ook over uw keuze om over te gaan tot een gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid. Zij stellen zich de vraag of het nieuwe openbaarvervoersplan wel kan slagen zonder een volledige opstart, en of je dat wel in stukjes kunt kappen. De Reizigersbond vreest dat zonder extra budget, en met een ontoereikend budget voor het vervoer op maat, meer aanbod op de ene plek gepaard zal gaan met minder dienstverlening elders. Dat hebben we hier ook al voldoende besproken en aangetoond.

Minister, ik hoop dat u ons vandaag kunt verduidelijken wat u bedoelt met een gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid? Hebt u een duidelijk plan of moet dit nog uitgewerkt worden? Welke elementen van basisbereikbaarheid zullen nu al opstarten, of op 1 januari 2023, en op welke manier zullen nadien aspecten toegevoegd worden?

Binnen welk kader kan De Lijn veranderingen aanbrengen aan het kernnet en het aanvullend net? Is daarvoor trouwens nog een decreetswijziging vereist?

Wat is de stand van zaken van de verschillende aanbestedingsprocedures voor het flexvervoer, de deelfietsen en de deelauto's? Zijn daarover eigenlijk al

overeenkomsten gesloten die de Vlaamse overheid geld kunnen kosten, maar die uiteindelijk niet zullen worden uitgevoerd?

Kunt u verduidelijken waar en hoe de test met de Hoppincentrale zal verlopen? Welke andere vervoersmodi dan het aanbod van De Lijn zullen in de test opgenomen zijn? Wanneer zal de Hoppincentrale volledig operationeel zijn en wat zal de toegevoegde waarde zijn ten opzichte van de belbuscentrale?

Hoe zal De Lijn vermijden dat er – gegeven de budgetneutraliteit en de gefaseerde uitrol – gaten in het openbaarvervoersaanbod zullen ontstaan?

Tot slot: hoeveel extra reizigers wil de minister via deze gefaseerde aanpak overhalen om gebruik te maken van het openbaar vervoer? In het jaarverslag van De Lijn van 2020 werd een prognose gemaakt. Is die aangepast aan de nieuwe initiatieven en de nieuwe uitrol? Op welke manier wordt het aantal reizigers berekend en hoe zal dat opgevolgd worden?

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord voor zijn interpellatie.

Jos D'Haese (PVDA): Minister, het decreet Basisbereikbaarheid werd goedgekeurd vlak voor de verkiezingen van 2019. Uw voorganger Ben Weyts dacht: we gieten dat in een decreet en mijn opvolger zal dat wel allemaal in orde brengen.

In het regeerakkoord 2019-2024 van deze Vlaamse Regering stond de operationalisering nog ingeschreven op 1 januari 2021. Ondertussen blijkt die operationalisering nog lang niet in zicht. Dat hebben we gehoord deze zomer, het zoveelste nieuws in een lange reeks mislukkingen.

Bij het begin van de legislatuur, in november 2019, besliste u om de uitrol uit te stellen tot 1 januari 2022. Als redenen voor dit uitstel gaf u aan dat de openbaarvervoersplannen van de vijftien vervoerregio's niet op tijd klaar zouden geraken en dat de geplande Mobiliteitscentrale pas in het voorjaar van 2021 getest zou kunnen worden.

Een paar maanden later was er vertraging bij de goedkeuring van de openbaarvervoersplannen. Die plannen moesten klaar zijn voor het einde van de zomer van 2020, maar die deadline werd niet gehaald.

In februari 2021 is er nog steeds een vervoerregio waarvan een goedgekeurd openbaar vervoerplan op zich laat wachten.

En dan in april 2021 komt daarbij dat de Mobiliteitscentrale niet op tijd gegund geraakt wegens procedures bij de Raad van State.

Begin 2022 geeft u aan dat u mikte op een nieuwe datum voor de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid: 1 juli 2023. Een half jaar na het instellen van die nieuwe streefdatum moet u toegeven dat ook de nieuwe datum voor de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid niet gehaald wordt.

U hebt een hier in de commissie een al veel besproken persbericht uitgestuurd op 11 augustus 2022 met een heel aantal redenen voor die vertraging. Ik ga er snel even door: het opzeggen van bestaande contracten is niet voldoende afgestemd met de opstart van nieuwe contracten, waardoor er leemtes dreigen te ontstaan; veel vragen over de economische en financiële haalbaarheid van het ontwerpbestek voor het flexvervoer; nieuwe juridische procedures zijn niet uitgesloten; de uitrol van de Hoppinpunten verloopt te traag - slechts een vijftigtal van de bijna tweeduizend geplande punten is gerealiseerd; niet alle vervoerregio's zitten op één lijn wat betreft tarief- en ticketintegratie; niet alle vervoersaanbieders zijn bekend; er is een betere taakverdeling en responsabilisering nodig, met een transparant

afsprakenkader. Kort gezegd: het is een boeltje. Deze hele hervorming is een onwaarschijnlijk boeltje. De Lijn wordt nu zelfs gevraagd om contracten af te sluiten voor een ander omdat jullie het anders niet rond krijgen. Dat is redelijk hallucinant als je het mij vraagt.

In het licht van de historiek is het opmerkelijk hoe lang die lijst met problemen is waar jullie vandaag nog voor staan. Niet het minst, minister, omdat u zelf verschillende keren in heel dat traject hebt aangegeven dat de deadlines allemaal perfect haalbaar waren en dat u vertrouwen had in de goede afloop. Ik herinner me levendige discussies in deze zaal, in de commissie, over vorige deadlines en dat ze zeker gingen lukken. Ondertussen zijn er zoveel vertragingen en struikelblokken dat we kunnen spreken van een beleidsfalen bij de uitvoering van dit decreet. Daarover heb ik een aantal vragen.

Hoe verklaart u de lange lijst aan problemen en hoe wilt u remediëren? Hoe evalueert u de periode tussen de goedkeuring van het decreet Basisbereikbaarheid in 2019, het aantreden van de nieuwe regering en deze aankondiging van de zogenaamde 'gefaseerde opschaling'?

Ik ben heel geïnteresseerd wat al die vertragingen gekost hebben sinds het begin van deze legislatuur, inclusief alle personeelskosten op administraties en kabinetten. Wat heeft dit al gekost voor nul resultaat tot nu?

Wat betekent een 'gefaseerde opschaling' eigenlijk? Als je het mij vraagt, is dat een annulatie, maar u mag me gerust verbeteren.

Zal vervoer op maat, ondanks de vele procedurele problemen met bestekken en contracten, ingevoerd worden? Zo ja, op 1 januari of op 1 juli 2023 of op een latere datum? Zo nee, wat zal er dan gebeuren met de budgetten? En hoe zit het met de belbussen? Blijven zij rijden zolang het vervoer op maat niet operationeel is?

Welke aspecten van heel het concept van basisbereikbaarheid zullen er vanaf januari 2023 ingevoerd worden op het net? Zullen de plannen die door de vervoerregioraden werden opgesteld, geoperationaliseerd worden of gaat het over andere aanpassingen? Zo ja, op 1 januari of op 1 juli 2023 of nog een andere datum?

Welke aspecten van basisbereikbaarheid zullen er, zoals voorzien, vanaf 1 juli 2023 gerealiseerd worden en welke pas daarna? Hoe ziet de fasering eruit? Wanneer zal basisbereikbaarheid, zoals het in 2019 werd goedgekeurd, effectief een feit zijn?

Zal de Mobiliteitscentrale operationeel zijn op 1 januari 2023, 1 juli 2023 of een latere datum? Zal deze aan alle oorspronkelijke verwachtingen voldoen?

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord voor zijn vraag om uitleg.

Jos D'Haese (PVDA): Op 28 september werd op de vervoerregioraad van de vervoerregio Antwerpen bekendgemaakt dat het Antwerpse tramplan er niet zou komen voor het einde van de legislatuur, na twee mislukte plannen of – ik zal zeggen – twee verworpen plannen. Er zouden ook geen extra middelen vrijgemaakt worden voor het tramnet.

Minister, bevestigt u het nieuws dat er deze legislatuur geen hertekening van het Antwerpse tramnet komt?

Wat is de impact van de niet-hertekening van het tramnet op de hertekening van het busnet? Die twee hangen natuurlijk aan elkaar.

Komen er extra investeringen om de dienstverlening te verbeteren en uit te breiden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de vele vragen. Het zijn allemaal terechte vragen en bedenkingen. Het klopt inderdaad dat ik in augustus op een gegeven moment gezegd heb dat we het geweer van schouder zouden veranderen. Sommigen zeggen dat dat enorm verrassend was. Anderzijds denk ik dat iedereen die hier actief deelgenomen heeft aan alle gedachtewisselingen rond basisbereikbaarheid en het openbaredienstencontract – waar we op 7 juli nog een gedachtewisseling over hadden hier in de commissie – voelde aankomen dat we hier moesten beginnen te schakelen. Anders zou er niks van komen.

Meermaals kreeg ik de vraag van een aantal collega's of ik het hele verhaal van de uitrol van basisbereikbaarheid, waarvan heel veel nog niet in kannen en kruiken is, over de verkiezingen wil tillen. Ik heb altijd gezegd: nee, dat willen we niet. Als we naar een modal shift, naar meer efficiënt openbaar vervoer willen gaan, dan moeten we schakelen, dan moeten we focussen op de filosofie van het decreet Basisbereikbaarheid: waar de vraag groot is, meer op het aanbod inzetten, en waar de vraag klein is, zorgen voor maatwerk, voorkomen dat daar om het uur lege bussen rondrijden en dat dat ten koste gaat van waar de vraag groot is.

Er gaat een hele geschiedenis vooraf aan het decreet Basisbereikbaarheid. Het gaat terug tot een conceptnota die in 2015 in het Vlaams Parlement goedgekeurd werd. Het decreet zelf, dat in april 2019 goedgekeurd werd, is een breed kaderdecreet. Ik verwijs naar een van de laatste gedachtewisselingen. Het was een breed kaderdecreet waarvan men nadien ingezien heeft dat er nog 3 decreetsaanpassingen doorgevoerd moesten worden door de expliciete werking ervan, en er zijn niet minder dan 23 uitvoeringsbesluiten al goedgekeurd.

Telkens bij de gedachtewisselingen die we hier tijdens de commissievergadering hadden, waren er heel wat collega's die – terecht – heel wat vragen hadden rond de aanpak van bepaalde facetten. Zelf heb ik dat ook. Dat mag ook. Als er een breed kaderdecreet is en we willen naar een drastische omwenteling gaan, dan moeten we daar ook over nadenken en zorgen dat we de juiste stappen nemen. Met de juiste stappen wil ik vooral centraal stellen: de klantvriendelijkheid, de reiziger die nooit de dupe mag zijn van een grondige transitie die we willen doorvoeren.

Het openbaredienstencontract – COVID-19 heeft daar een lange impact op gehad – dat we hier in juli van dit jaar finaal konden goedkeuren, is al een veeg teken aan de wand. Een aantal collega's hebben dat al gezegd. We willen meer efficiëntie boeken in het openbare vervoer, maar dat betekent enerzijds ook een verhaal van rechten en plichten. Dat betekent een verhaal van responsabilisering en van verantwoordelijkheid, maar tegelijkertijd ook van meer autonomie. Aanbodaautonomie en tariefautonomie hebben we mee opgenomen en verankerd in dat openbaredienstencontract. Tegelijk hebben we ook een belangrijke rolverdeling vastgelegd. Dat wil ik toch heel duidelijk kaderen.

Een aantal collega's hebben de historiek terecht geschetst. Ik wil dat nog even herhalen. Er was een breed kaderdecreet in april 2019 waarbij men op het einde van de vorige legislatuur zei dat de hele grondige transitie, de big bang, in moest gaan per januari 2021. Dat betekent dat van midden 2019 tot eind 2020 de vijftien vervoerregioraden die dan samengesteld waren, tijd hadden om hun openbaarvervoersplannen goed te keuren. Dat hield in: wijzigingen van bepaalde routes, van haltes, van noem maar op. We wilden echt de bottom-upbenadering hebben met massaal de inspraak van de lokale besturen omdat – ik heb daar in het verleden ook zelf over geklaagd – iedereen weg wilde van de top-downbenadering waarbij men vanuit de ivoren toren besliste waar welke bussen reden en waarbij de lokale besturen, de schepen van Mobiliteit en de burgemeester, finaal aan hun

burgers moesten uitleggen waarom bepaalde bussen niet in welbepaalde gebieden rondrijden.

Wel, men wil dat veranderen: vraaggestuurd, maatwerk en het viergelaagd model waarbij wij op Vlaams niveau sowieso verantwoordelijk zijn voor het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Dat moet perfect op elkaar geënt worden met duidelijke overstapplaatsen met het oog op meer reizigers op het openbaar vervoer, een reizigerswinst van ruim 7 procent en tegelijk ook een geconnecteerd netwerk met tal van overstapplaatsen zodat ook de combimobiliteit ten volle gefaciliteerd wordt.

De startdatum van 1 januari 2021 bleek al onmiddellijk niet haalbaar. Sommigen hebben hier verwezen naar TreinTramBus. TTB heeft mij nadien gefeliciteerd voor het uitstel van een jaar dat ik heb verleend. Dat jaar uitstel was nodig voor de openbaarvervoersplannen en de uitrol ervan. Er lag immers nog heel veel werk op tafel. Ik betuig opnieuw mijn respect voor alle leden die in de regioraden heel hard gewerkt hebben, maar een jaar uitstel was nodig.

Wat hadden wij intussen nog? Wij hadden onder meer nog de benchmark en of De Lijn al dan niet kon worden aangesteld als intern operator van het kernnet en het aanvullend net. Dat is een positief verhaal geworden. De Lijn werd aangesteld als intern operator. Voorts was er de Mobiliteitscentrale. Die werd aangesteld bij beslissing van de Vlaamse Regering. Twee keer volgde daarop een procedure bij de Raad van State. U kunt dat falen van het beleid noemen. De eerste keer hebben wij onmiddellijk een nieuwe beslissing genomen. Het probleem had te maken met GDPR-regelgeving (General Data Protection Regulation), met de privacyregels. Op ons nieuwe besluit volgde weer een UDN (vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid), maar de Raad van State heeft de Vlaamse Regering dan gelijk gegeven. Dat betekende ook wel weer vertraging. Er mag ook eens op gewezen worden als wij voor iets niet verantwoordelijk zijn.

Wat is de nieuwe datum? Ik heb al eerder duidelijk gezegd dat ik geen nieuwe einddatum zou opgeven, omdat er dan stilletjes naar die einddatum toe zou worden gewerkt en dat we dan misschien dicht bij die datum weer tot de conclusie zouden komen dat wij die datum niet zouden halen. Ik wilde wel een richtdatum vooropstellen. Mijn administratie heeft mij toen met allerlei argumenten erop gewezen dat januari 2023 niet haalbaar zou zijn, omdat er nog zoveel werk te verrichten was. De eerste mogelijke datum was juli 2023. Iedereen die lokaal actief is, weet dat juli 2023 ook wel de laatste datum zou zijn. Niemand van de lokale besturen, van de burgemeesters en de schepenen, wil graag in 2024 een drastische wijziging zien van de openbaarvervoersplannen. Een dergelijk plan zou hoe dan ook kinderziektes vertonen en loopt het risico heel veel klachten op te wekken. Maar het is zoals collega Brouwers opmerkt: de mensen van De Lijn die de ritten finaal moeten gaan rijden, die het kernnet en het aanvullend net moeten bemannen met chauffeurs, die ofwel in eigen regie rijden of voor rekening van de pachters en de onderaannemers, die moeten ruim een jaar op voorhand weten waar en op welke uren zij gaan rijden. Dat is syndicaal zo geregeld. Maar wat bleek intussen? De administratie had op een gegeven moment voor ogen om te beginnen met proefdraaien met de MAV's (Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer) en de DAV's (diensten aangepast vervoer). Ik heb mij daartegen verzet. We gaan niet beginnen te experimenteren met de meest kwetsbaren in onze maatschappij. Ik denk dat ik hiervoor applaus op de banken gekregen heb. Niemand vond het aangewezen om met die specifieke doelgroep te starten. MAV, DAV en leerlingenvervoer kan ten vroegste ingekanteld worden in 2024.

Wat dan met de andere problemen? Wat met de deelmobiliteit? Wat met het flexvervoer op zich? Ook het flexvervoer is al meermaals aan bod gekomen hier in de commissie. Er was een ontwerpbestek klaar, uitgewerkt door onze

administratie. Ik heb dat ook voorgelegd aan externen. Algemeen was de beoordeling dat het niet zou werken. We hadden andere bestekken lopen rond deelmobiliteit, deelfietsen, deelauto's. Die ervaring leerde dat het systeem niet werkt. Voor deelauto's hadden wij geen enkele aanbieder, voor fietsen slechts één. Op de private markt zijn er daarentegen wel heel wat aanbieders die deelauto's of fietsen op tal van Hoppinpunten willen neerzetten, maar niet onder de zeer strikte modaliteiten van onze administratie.

We konden blijven ronddraaien in een vicieuze cirkel van uitstel en onzekerheid of wij juli 2023 zouden halen. Vandaar dat wij in augustus met de goedkeuring van het openbaredienstencontract, met de verantwoordelijkheden die wij bij De Lijn leggen na intense gesprekken met het management van De Lijn, het geweer van schouder hebben veranderd. Wij geven nu volledig de leiding aan Vervoermaatschappij De Lijn om het kernnet en het aanvullend net uit te rollen. Daarbij moet de reiziger altijd centraal staan en zijn belangen mogen nooit uit het oog verloren worden. De onderste vervoerslaag, het vervoer op maat, moet prioriteit krijgen vooraleer de inkanteling kan gebeuren van het aanvullend en kernnet. Stel nu dat ik per 1 juli 2023 een big bang veroorzaak met kernnet en aanvullend net, waarbij heel wat lijnen verschoven worden of geschrapt worden in meer perifere gebieden. Als daar geen vervoer op maat in de plaats komt voor de mensen die daar behoefte aan hebben, creëer ik vervoersarmoede. Dat is juist wat wij willen voorkomen.

Vandaar dat we in overleg met onze administratie hebben besloten om het geweer van schouder te veranderen en te kiezen voor een gefaseerde uitrol. Wat betekent dat nu? Ik neem aan dat er inderdaad wel wat vragen bij zijn. Nu, op zich spreekt het voor zich. Een big bang, alles gelijktijdig van vandaag op morgen veranderen, betekent 30.000 haltes aanpassen, dat betekent dat die Hoppinpunten er moeten zijn, dat betekent dat elke chauffeur gebriefd moet worden over hoe zijn nieuwe reisroute eruit ziet, dat betekent dat elke reiziger op de hoogte moet zijn. Kortom, een big bang houdt sowieso heel wat risico's in.

Hadden we dat niet eerder kunnen weten? Dat is een terechte vraag die straks wel zal volgen. We hadden daar misschien eerder een inschatting van kunnen maken maar als men mij telkens blijft zeggen, ook hier bij de gedachtewisseling in de commissie, en blijft herhalen, dat het haalbaar en doenbaar is, dan wou ik afwachten om te zien of het haalbaar was. Maar dan kwam opnieuw die vicieuze cirkel van onzekerheden, van telkens maar opnieuw twijfelen of we het haalden of niet, van vertragingen en bestekken die niet rond geraakten.

Ik denk dat het beter is dat we nu kiezen voor die gefaseerde uitrol waarbij De Lijn volop de leiding neemt. Zij gaan zorgen voor een verdere uitrol dankzij de knowhow die ze hebben door hun belbuscentrale. Daarvoor hebben zij bestekken lopen bij pachters en ondernemers. Dat gaat men nu eerst uitbreiden. Dan gaat men het vervoer op maat proberen zoveel mogelijk uitgebreid uit te rollen. En als het vervoer op maat er is, gaat men inkantelen richting kernnet en aanvullend net. Betekent dit dat we al die tijd nog niets gaan doen met dat kernnet en aanvullend net? Neen, ook daar geven we de autonomie aan de mensen van De Lijn om, weliswaar telkens in overleg en consensus met de lokale besturen en de vervoerregioraden, daar al een aantal trajecten te verbeteren. Maar altijd met de reiziger, de klant voor ogen. Dat moet nog altijd duidelijk de boodschap blijven.

Waar beginnen we dan op 1 januari 2023 mee? Men heeft op dit ogenblik bij De Lijn 74 voorstellen van maatregelen klaar om uit te rollen vanaf 1 januari 2023. Dat is heel recent nieuws dat men me deze week nog maar in het voortgangsrapportage meegegeven heeft. 1 januari 2023 noemen we eigenlijk fase 0 omdat het nog vooral over verbetervoorstellen gaat. Van die voorstellen zijn er dus 74 voorstellen uitgewerkt, verdeeld over de 15 vervoerregioraden, waarvan 40 nog volop in bespreking zijn met die vervoerregioraden en met die lokale besturen,

waarvan er 26 maatregelen al concreet groen licht hebben en waarvan er ook 8 inmiddels geschrapt zijn omdat daar geen groen licht voor kan worden gegeven. Het opzet van De Lijn is telkens te streven naar een consensus. Er moet draagvlak zijn en soms hoor je lokale besturen zeggen dat ze een of andere aanpassing nog niet willen, dat ze dat vervoer op maat op die manier nog niet willen en het grotere plaatje willen zien. En dat wordt dan ook gerespecteerd. Als lokale besturen op een bepaald moment zeggen dat ze het een verbetervoorstel vinden dat ze wel meenemen, wordt dat gehonoreerd en wordt dat uitgevoerd.

Een aantal voorbeelden van voorgestelde optimalisaties kunnen onder meer gaan over een aanpassing van een reisweg. Dat kan gaan over een rechte trekking of dat kan gaan over een andere route. Want er komen intussen ook een aantal gewijzigde voorstellen van de openbaarvervoersplannen, die finaal inderdaad in maart 2021 in de Vlaamse Regering zijn goedgekeurd maar waarmee de lokale besturen en de vervoerregioraden al bezig zijn van in 2019, vanwege wegenwerken of soms om nieuwe hotspots te bereiken. Kortom, daar wil men op ingaan. Anderzijds zijn er ook aanpassingen inzake frequentie en lijnvoering. Dat doet men ook ad hoc naargelang het aantal reizigers dat er gemonitord is. Het kan ook zijn dat men bepaalde belbusgebieden al gaat samenvoegen. Men gaat rijtijden aanpassen en men gaat ook de efficiëntie verhogen, kortom lege ritten omzetten naar reizigersritten die meer beladen zijn, om te zorgen dat er op die manier ook een efficiëntiewinst is.

Men wil alleszins die optimalisaties invoeren als pakket en dit telkens met andere maatregelen zodat opnieuw de reiziger er te allen tijde wel bij vaart. Wat gaan men doen? Als de vervoerregioraden en de lokale besturen groen licht geven voor die maatregelen, zullen die al vanaf januari 2023 in werking treden, maar er zal uiteraard ook telkens heel gericht een communicatie mee gepaard moeten gaan. Dat is heel duidelijk de boodschap. Zo gaat men, telkens in verschillende fases, telkens meer winsten boeken om finaal zo snel mogelijk ervoor te zorgen dat die goedgekeurde kernnet- en aanvullendnetplannen, maar ook die plannen inzake vervoer op maat, volledig perfect op elkaar afgestemd zijn en dat we een globale uitrol gaan hebben. Geen big bang meer, met andere woorden, waarbij tal van risico's zijn, maar gewoon gefaseerd, het ene na het andere verbetertraject uitrollen en zorgen dat er veel meer wordt ingespeeld op alle noden.

Vroeger viel het vervoer op maat volledig onder het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Departement MOW). Er was ook de Vervoersautoriteit, die we decretaal hebben goedgekeurd. De Vervoersautoriteit moest al die contracten mee gaan controleren en dergelijke meer.

Ik heb het al over die drie bestekken gehad: het bestek deelfietsen, het bestek deelauto's en het bestek flexvervoer. Daarbij zijn er een aantal inconvenianten gebeurd, een aantal elementen waardoor die bestekken moeilijk kunnen worden geplaatst en waardoor er op de markt geen interesse is om op die bestekken in te tekenen. We hebben dus geen offertes ontvangen. Had men dat op voorhand kunnen weten? Een aantal mensen zullen waarschijnlijk zeggen dat men maar beter zijn huiswerk had moeten maken. Soit, gedane zaken nemen geen keer. Die bestekken, die door heel wat specialisten zijn gecontroleerd, brengen niet datgene op wat men beoogde. Voor een aantal zijn er geen offertes, voor sommige is er maar één offerte. We kunnen daar dus niet mee verder.

Daarom hebben we aan De Lijn gezegd dat zij nu ook voor het vervoer op maat de lead moeten nemen. Zij hebben de knowhow door de bestekken inzake de belbussen. Zij hebben de knowhow door de bestekken inzake het flexvervoer. Specifiek kan ik daarvoor verwijzen naar het leerlingenvervoer. Dat is weliswaar flexplusvervoer, maar daarin wordt er ook gematcht. Kortom: we geven het

vertrouwen en de lead aan De Lijn om ervoor te zorgen dat we daarin vooruitgang kunnen boeken.

Wat doen we nog? In de kalender stond al ingeschreven dat we dit laatste kwartaal zullen proefdraaien met de Mobiliteitscentrale. Niet met de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer-Dienst Aangepast Vervoer (MAV-DAV), dat is denk ik al duidelijk uitgeklaard, maar wel met een specifieke belbuscentrale of een belbusregio. We hebben de belbusregio Klein-Brabant gekozen in de vervoerregio Mechelen, Puurs, Sint-Amands en Bornem. Daar beginnen we proef te draaien met de Mobiliteitscentrale. Onze bestaande belbuscentrale wordt overgenomen door die Mobiliteitscentrale en daar kijkt men hoe men zowel via de telefoon als via allerlei applicaties de juiste match kan maken en of het hele systeem met de digitale platformen goed werkt. Op het ogenblik dat ze online gaan, zullen we ook wel meermaals horen dat er gebreken zijn. Het is belangrijk dat de reiziger niet in de kou blijft staan en daarom gaan we binnenkort in die specifieke belbusregio proefdraaien. Het doel is alleszins dat we testen of alle reservaties matchen met wat er nodig is waardoor de mensen zich effectief kunnen verplaatsen.

Door veelvuldig overleg met Via en de Hoppincentrale hebben mijn mensen er alle vertrouwen in dat dat perfect in orde komt. Ik kan mijn hand daarvoor natuurlijk niet volledig in het vuur steken, maar ik berust op datgene wat men mij zegt. Ik denk alleszins dat dat proefdraaien zeer belangrijk is zodat we dat dan vanaf januari 2023 ook op bredere schaal kunnen uitrollen.

Wat is de rol van de vervoerregio's? Dat is een veelvoorkomende vraag. We hebben op 8 september inderdaad alle vervoerregioraden in kennis gesteld van deze veranderde aanpak. Ik moet zeggen dat dat een zeer constructief gesprek was. Eenieder die heel nauw betrokken is bij het hele verhaal van basisbereikbaarheid, voelde zelf al zoiets aankomen dat er een doorbraak moest komen. Ofwel verwijzen we het naar de Griekse kalenden en blijven we bij datgene wat we vandaag hebben, ofwel nemen we de vlucht vooruit. Ik moet zeggen dat ik daar heel wat positieve signalen heb opgevangen. Alleszins was het duidelijkste signaal dat naar boven kwam, dat al die vervoerregioraden zeggen dat ze duidelijkheid willen, dat ze willen weten wanneer en dat ze niet in die onzekerheid willen blijven over of het op 1 juli 2023 een big bang wordt. Zo ja, wat zal er dan op 1 juli 2023 op hen afkomen en zullen al die haltes van de ene op de andere dag worden veranderd, zullen die routes perfect worden gereden en dergelijke meer? Nu, de boodschap was ook duidelijk dat niemand verder uitstel wil en dat ook niemand het in 2024 wil. Ook die boodschap heb ik op dat overleg op 8 september duidelijk meegekregen.

De plannen die door de vervoerregioraden zijn opgemaakt, blijven uiteraard leidend. Die blijven we uiteraard honoreren. De ultieme doelstelling, en ook dat was een van de bekommernissen en verzuchtingen, is dat men naar een grotere modal shift wil gaan, naar meer reizigers richting het openbaar vervoer. Ook die doelstelling bleef uiteraard vooropgesteld.

Een andere belangrijke bekommernis die opnieuw naar boven kwam, is het verhaal van de tariefintegratie, iets wat binnen deze commissie ook meermaals aan bod kwam. De tariefintegratie voor het kernnet en het aanvullend net, maar ook voor het vervoer op maat, is voorzien. Er is ondertussen ook een consensus binnen onze vervoerregioraden om overal naar een uniform tarief te gaan, wat voor zich spreekt. Ik heb aan mijn administratie gevraagd om daar nu alleszins vaart achter te zetten zodat we ook daarmee de vlucht vooruit kunnen nemen.

Ook over deelmobiliteit zijn er een aantal terechte vragen.

Er is geen aanbieder voor deelwagens. Ik heb met de aanbieders inzake deelmobiliteit een aantal vergaderingen gehad en heel valabele voorstellen gekregen. Ook zij zeggen dat het voorstel zoals het in het verleden was uitgewerkt, niet

werkt. Dat voelen ze overal aan. Ze stellen voor om met een nieuw systeem te komen, waarbij zij eerder denken aan subsidiëring van een aantal deelmobiliteits-entiteiten in plaats van dat zelf vanuit de administratie te proberen te regelen. Ik heb zeker oor naar die voorstellen van de mobiliteitsverenigingen. Alleszins moeten we ons focussen, zodat er geen blinde vlekken ontstaan, niet op het vlak van deelauto's en ook niet op het vlak van deelfietsen. Vooral de deelfietsen zijn heel belangrijk. Ook het flexvervoer is inzake vervoer op maat heel belangrijk. Wat dat betreft zijn we op het ogenblik volop aan het kijken hoe we dat kunnen faciliteren, op korte termijn met de bestaande aanbieders. Maar we kijken ook op middellange termijn naar de mogelijk blinde vlekken waar de private spelers minder aandacht voor hebben. Het gaat dan over de perifere gebieden die vaker in de kou blijven staan. Als ik zie hoeveel deelaanbieders er op dit ogenblik in de stedelijke contexten aanwezig zijn, is daar geen bijkomende effort van de overheid nodig om dat te doen draaien. In de meer perifere gebieden is dat wel nodig. We gaan kijken hoe we dat daar eventueel met een soort subsidiesysteem kunnen ondersteunen.

Dan wil ik het hebben over de Hoppinpunten, mijnheer Bex. In de wandelgangen heb ik me er al voor geëxcuseerd dat u nog geen antwoord hebt gekregen op uw schriftelijke vraag rond die Hoppinpunten. U hebt ze terecht hier opnieuw gesteld. Ik heb het finale antwoord gekregen. Ik ga niet alles nalezen, want het zijn heel veel cijfers, maar met uw goedkeuring zal ik dit aan de secretaris overhandigen, zodat er een duidelijk zicht is op de volledige rapportering van enerzijds de geplande en anderzijds de reeds uitgevoerde Hoppinpunten.

Ik moet al meteen een correctie maken. Ik heb deze week nog een voortgangs-rapportage gekregen waarin men stelde dat er op dit ogenblik – stand van zaken eind september 2022 – 57 Hoppinpunten gerealiseerd zijn. In de redactie van uw schriftelijke vraag stond nog 55. Het gaat alleszins met 2 stapjes vooruit. Dat is absoluut niet de grote winst, maar het verandert wel continue. Ik bied u nogmaals mijn excuses. Ik ben ook blij dat u zegt dat ik meestal wel op tijd ben met het beantwoorden van de schriftelijke vragen, en ik krijg er heel veel: ik denk dat ik koploper ben van alle leden van de Vlaamse Regering, maar dat is geen enkel probleem, dat moet kunnen. Dat is voor de parlementsleden inzake dossieropbouw zeker interessant. Ik hou eraan om ze tijdig te beantwoorden. Mijn excuses dat dit nu niet is gebeurd, want dat was zeker niet moedwillig. Ik ga dit bij deze digitaal bezorgen aan de secretaris, zodat iedereen erover beschikt.

Alleszins zijn er door de vervoerregioraden 1967 Hoppinpunten geselecteerd. Nu, dat is ook een dynamisch gegeven want ook daar is mobiliteit niet iets wat stilstaat. Alleszins zijn er 1967 geselecteerd. Belangrijk is daarbij om te weten dat het merendeel, alleszins meer dan 50 procent, langs gemeentewegen zit. Het andere aandeel zit langs gewestwegen. Daar zit het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in de lead. Wat heeft AWV in het verleden al gedaan? Zij hebben handvaten, een soort afwegingskader opgesteld, alsook een prioriteitsbepaling gemaakt van de Hoppinpunten die de hoogste prioriteit hebben en het eerst moeten worden uitgerold. Ik heb aan AWV gevraagd om snel vooruitgang te boeken, zodat we zo snel mogelijk die Hoppinpunten, die in het kader van die combimobiliteit van groot belang zijn, zo snel mogelijk uitgerold kunnen krijgen.

Daarnaast moet ik ook meegeven dat we lokale besturen warm blijven maken om ook Hoppinpunten uit te rollen. Zij worden daarvoor gesubsidieerd. Ze krijgen financiële middelen en ze hebben de tools en de handvaten. Via onder meer de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VMSG) willen we hen nog meer handvaten geven om snel te zorgen dat die Hoppinpunten er komen.

Er is nog een vraag specifiek wat betreft de vervoerregio Antwerpen. Ik heb inderdaad heel recent vernomen dat men daar op dit ogenblik geen wijzigingen zal doorvoeren aan het tramplan. Er lagen twee voorstellen voor. Het ene werd

gesmaakt door de ene maar niet door de andere, en vice versa. Binnen de vervoerregio – en het is ook aan de vervoerregio om dat te beslissen – is finaal beslist dat ze verder aan het bestaande tramplan blijven houden. Betekent dit dat er dan verder niets geïnvesteerd wordt, dat er verder niets gedaan wordt? Neen, u weet dat wij weldra zullen starten met de enorme uitrol van de levering van de nieuwe tramtoestellen in de vervoerregio Antwerpen. Tegelijkertijd hebben we pps-projecten (publiek-private samenwerking) opgestart voor bijkomende traminfrastructuur.

Kortom: we investeren wel degelijk, zowel in tram als in het openbaar vervoer tout court. Sommige mensen blijven herhalen dat het allemaal kommer en kwel is, en dat De Lijn het telkens moet doen met minder middelen. Ik heb het recent nog in de plenaire vergadering van het parlement ook nog gezegd: in het kader van het openbaredienstencontract, en voor de uitrol van het hele verhaal van basisbereikbaarheid, hebben we al 40 miljoen euro extra ter beschikking gesteld. In het kader van de Septemberverklaring komt er nu inzake werkingsmiddelen nog 50 miljoen euro bij voor 2023.

Kortom: we geven heel wat extra tools. We zitten qua werkingsmiddelen op een bedrag van een kleine 980 miljoen euro ter beschikking van De Lijn. Dat is sowieso een bedrag dat hoger ligt dan in het verleden. Qua investeringsmiddelen hebben we aan De Lijn de zekerheid gegeven, voor de duur van het openbaredienstencontract, voor de komende vijf jaar, dat er naast de reguliere budgetten van ruim 150 miljoen euro, continu 120 miljoen euro extra bovenop komt. Ik blijf tegen spreken dat De Lijn met minder middelen meer moet doen. Het tegendeel is waar.

Bijkomend wil ik benadrukken dat het hele verhaal is doorgesproken met het management van De Lijn. Zij hebben me duidelijk het signaal gegeven dat ze dat willen en dat ze dat kunnen. Ik heb er ook alle vertrouwen in dat we, inzake de verdere uitrol van basisbereikbaarheid, vooruitgang zullen boeken met De Lijn. Waar een wil is, is een weg, zegt men altijd. Ik hoop dat we vanaf januari 2023 gestaag veranderingen zullen zien. Zoals ik daarnet ook heb aangegeven, lijkt het me toekomstgericht ook aangewezen dat we samen met de mensen van De Lijn, die nu in polepositie staan om alles verder uit te rollen, maar uiteraard ook met het Departement MOW, en ook met mezelf – ik wil die verantwoordelijkheid zeker niet ontlopen – de vooruitgang verder opvolgen via gedachtewisselingen hier in het parlement.

Ik denk dat ik heel transparant ben geweest, zoals jullie ook wel van mij gewend zijn, maar ik verwacht dat er nog heel wat kritische vragen of bedenkingen zullen volgen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Minister, ik vind eigenlijk dat u deze zaak op een heel goede manier hebt aangepakt, want we draaiden inderdaad in het rond. Bijna twee jaar lang waren er hier om de zoveel tijd vragen over basisbereikbaarheid met alle mogelijke problemen. We zaten toch wel wat vast, voor een deel buiten uw wil om. Zo is men naar de Raad van State gegaan. We hebben tijd verloren, maar er is misschien ook wel wat tijd verloren door te denken dat het systeem van de ene dag op de andere volledig kan wijzigen. Ik hoor u zeggen dat er nog 1967 Hoppinpunten moeten komen. Dat is gigantisch. Er zijn nu eenmaal dingen die niet op één dag kunnen worden gerealiseerd.

We gaan dus hopelijk geen rondjes meer draaien. U hebt eigenlijk een doorbraak geforceerd, voor een deel met het nieuwe contract met De Lijn. De lead komt nu bij De Lijn te liggen. Ik denk dat het een verstandige keuze is. Ze hebben alle ervaring, maar ze zullen zich natuurlijk ook moeten bewijzen. Ik vind het een heel goed idee om om de zoveel tijd een voortgangsrapportage van De Lijn te vragen,

specifiek over basisbereikbaarheid. We moeten met de commissie verder bespreken welke timing goed zou zijn.

Wat ik bijzonder belangrijk vind, is dat u de klant centraal stelt. Het gaat dan niet alleen over de meest kwetsbaren, die u terecht uit de proefprojecten hebt gehaald. We kunnen toch niet de meest kwetsbaren in proefprojecten stoppen waar dan allerlei kinderziektes mee blijken te zijn. Dat was absoluut niet de bedoeling. U hebt al veel eerder de knoop doorgehakt, voor Pasen, geloof ik. Dat we nu op een andere manier zullen werken, vind ik een goede zaak.

Wat de cd&v-fractie belangrijk vindt, is dat u heel duidelijk hebt gezegd dat u, hoewel het in fasen zal verlopen en eerder in stukjes dan in het geheel, eerst zult kijken naar het vervoer op maat als er iets verandert. Is dat in orde? Zo krijgen we geen blinde vlekken. Voor cd&v is dat van in het begin het uitgangspunt geweest. Het is een heel grote bezorgdheid waar u nu ook heel duidelijk stelt dat de klant centraal staat, ook de klant die wat meer afgelegen woont. Het vervoer op maat moet dus eerst klaar zijn, voor kernnet en aanvullend net verder kunnen worden ingekanteld, ook al is dat dan maar in een deel van een regio. Hoe het wordt aangepakt, zullen we dan wel horen in de voortgangsrapportage. Ik vind dat heel goed.

Ik heb nog wel twee vraagjes. De bestekken voor deelfietsen en deelauto's onderkennen moeilijkheden. In Leuven bijvoorbeeld hebben we al heel veel Hoppin-punten. Van de 57 punten zijn er een groot deel in mijn stad. De stad heeft contracten met deelfietsorganisaties. Men kan zelfs cargofietsen en bakfietsen huren en die worden ook meer en meer gebruikt. Samen met Gent staat Leuven ook heel ver wat deelauto's betreft. Wat gebeurt er met de contracten die de gemeenten intussen hebben afgesloten? Het is niet omdat Vlaanderen er niet in slaagt om uit de bestekken goede contracten te halen, dat de gemeenten of steden dat niet kunnen doen. Worden de contracten overgenomen? Kan de Hoppincentrale die niet in hun platform opnemen? Dan is dat deel tenminste al afgedekt. Het is een suggestie, maar ik weet niet of het juridisch allemaal kan.

Ik denk dat collega Bex het ook al heeft gevraagd, maar moeten wij nog al dan niet bepaalde decreetswijzigingen doorvoeren door de nieuwe rol van De Lijn?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u wel, minister.

Ik heb een aantal zaken opgeschreven waarop ik toch nog even wil ingaan. Ik zie in het hele verhaal vooral een element van pragmatisme en realpolitik. Ik denk dat dat in dit dossier wel nodig gebleken is. Zoals u schetste, zou anders een volgende deadline waarschijnlijk weer niet gehaald worden. Ik denk dat het daarom goed is dat er actie ondernomen werd, al blijft het voor mij nog altijd een beetje flou. Ik denk dat het een goede suggestie is om een soort voortgangsrapportage op te maken met De Lijn, het departement en uzelf. Ik zou daar zeker op willen ingaan tijdens een volgende regeling van de werkzaamheden. Ik denk echt dat we dat moeten organiseren.

Ik zie twee kernelementen in het hele verhaal. Het eerste is de bewuste keuze – realpolitik, zoals ik al zei – voor die gefaseerde uitrol. Ik denk dat we iets moesten doen en dat u daarin de juiste beslissing neemt, al blijf ik me, zoals gezegd, afvragen of we daarmee bereiken wat we beogen. Een tweede element lijkt voor de buitenwereld misschien niet zo belangrijk, maar wel voor de goede gang van zaken: het zwaartepunt verschuift totaal van het departement naar De Lijn. Zonder me uit te spreken over het feit of dat goed of slecht is, denk ik dat we realpolitikgewijs echt wel moeten komen tot de beste werkwijze. De regierol wordt verschoven van het departement naar De Lijn. Ik vraag me wel af of De Lijn dat

aankan met de huidige kaders qua middelen en personeel. In principe was De Lijn daar niet op voorzien en dat komt er nu bij. Ik heb daarvoor geen verschuiving gezien in de budgetten. Gaan er mensen van het departement over naar De Lijn? Of is het compleet tabula rasa en komt alles terecht bij De Lijn? Hoe zit dat qua personeel en middelen? Dat is voor mij nog een vraagstuk. Verder hebben we in de regelgeving expliciet die regierol aan het departement toegewezen. Er zal dus een en ander moeten gebeuren. Wanneer denkt u dat die wijziging van de regelgeving zal gebeuren?

Er werd al gesproken over de deelfietsen en de deelwagens. Er zullen allicht wel een aantal criteria geweest zijn die niet zo realistisch waren, maar ik denk ook dat het grote volume van het aanbod dat ontwikkeld moet worden, misschien te groot is voor de spelers die vandaag actief zijn op onze Vlaamse markt. Misschien is het inderdaad wel een optie om dat op te splitsen. U spreekt over het omvormen van een overheidsopdracht naar subsidies voor bestaande aanbieders. Daar zit misschien wel wat in, hoewel ik niet zo'n grote fan ben van subsidies allerhande. Ik wil u wat dat betreft wel vragen om ook de kleine aanbieders niet te vergeten. U hebt gezegd – en niet onterecht – dat het aanbod in perifere gebieden wat moeilijker gevormd zal kunnen worden dan in de verstedelijkte omgevingen. Dat is ook logisch. Er is de efficiëntie en de schaal. Maar ik wil u toch vragen om kleinere aanbieders niet te vergeten, want in mijn provincie, bijvoorbeeld, is een heel kleine aanbieder wat dat betreft toch aan het groeien. Het gaat om een garagehouder die op microschaal gestart is met het aanbieden van deelwagens en die dat nu al doet in verschillende gemeenten en steden, ook in mijn stad, Izegem. Ik denk dat we die spelers hier dus zeker bij moeten betrekken.

Ik denk dat ik hiermee al mijn vragen gesteld heb. Ik denk dat we die voortgangsrapportage misschien eerst een startrapportage moeten noemen en dan een voortgangsrapportage. Ik denk dat dat van belang is de komende weken, want er blijven toch nog wel wat onduidelijkheden. Een belangrijke vraag die ik heb is in hoeverre het haalbaar en realistisch is voor De Lijn om dat allemaal te doen met de huidige middelen en medewerkers.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Ik zal proberen om in mijn repliek een juiste verhouding te hanteren tussen scherp zijn en mededogen tonen. Het is niet gemakkelijk. (*Gelach*)

U zegt dat u voor een versnelling kiest van de uitrol van basisbereikbaarheid. Sorry, maar dit is gewoon een eersteklas begrafenis van basisbereikbaarheid. Het is een pijnlijke mislukking. We zijn vijf jaar met iets bezig geweest, waarvan we nu moeten erkennen dat het niet zal lukken. De kern van de beslissing van basisbereikbaarheid – collega Maertens heeft ernaar verwezen – was dat de administratie een regulerende rol ging opnemen, en dat De Lijn een uitvoerder zou zijn. Ik heb er trouwens voor gewaarschuwd dat dat de rol van De Lijn heel fel zou uithollen, zodat je daar op termijn een private busmaatschappij van zou kunnen maken.

Wat er nu gebeurt, is dat, omdat de administratie te incompetent is – ik zal het zo zeggen, dat is dan de scherpste die ik wil brengen – om de dingen uit te voeren, waarvan ze u beloofd had dat ze die ging doen, u vandaag moet zeggen dat u vriendelijk aan De Lijn moet vragen om die dingen op te nemen. Ik denk dat daar een belangrijke verantwoordelijkheid ligt van de politiek, want het parlement heeft die beslissingen genomen. U hebt op een bepaald moment – geconfronteerd met een situatie – toch geprobeerd om te blijven remediëren, en vandaag moeten we erkennen dat dat niet zal lukken. Maar er is ook een belangrijke verantwoordelijkheid

van de administratie. Ik kom daar later op terug. Ik denk dat we daar als parlement mee moeten omgaan.

Ik denk dat De Lijn nu op het terrein het kern- en aanvullend net zal verbeteren. Eindelijk zal dat weer kunnen, want daar stond een stolp op. Er is de afgelopen jaren te weinig gebeurd op het terrein om dingen te verbeteren voor de reiziger. Eindelijk zal dat terug kunnen. Dat is een goede zaak. Het vervoer op maat zal ook door De Lijn uitgerold worden. De collega vraagt of De Lijn wel voldoende sterk en uitgerust is om dat te doen, nadat we hier al verschillende keren gehoord hebben, onder andere van de vorige bestuurder van de raad van bestuur van De Lijn, dat De Lijn tot op het bot kapotbespaard is door de regering. We moeten toch de vraag durven stellen of er voldoende ruimte is om dat te doen. Hebt u daarover al met De Lijn gesproken?

Er zijn nu 74 voorstellen ter verbetering. Op dat vlak zal ik nu toch even ook scherp zijn naar u toe, minister – een schop onder de kont zou ik niet durven zeggen, maar het is een aanmoediging. Als we nu beslissen dat die basisbereikbaarheid niet gelukt is, en dat we dat anders willen doen, maak er dan ook een wervend verhaal rond. Ik heb niet begrepen dat u, toen het openbaredienstencontract bij De Lijn werd voorgesteld, niet zei dat er genoeg gesold was, dat u het heft in handen zou nemen, dat u een degelijk openbaredienstencontract afsloot, dat De Lijn het zou doen, en dat we voor verbetering zouden zorgen.

Een tweede puntje van kritiek is fase nul van de hervorming. Ik denk welk dat er meer kritiek te geven is, maar laat u toch niet aanpraten dat u kunt komen met een fase nul van een hervorming, en dat dat een indruk geeft dat het zal veranderen bij De Lijn en bij het openbaar vervoer. Maak daar een enthousiasmerender verhaal rond. Je ziet, ik probeer mee te denken over hoe we er een succes van kunnen maken. Op zich vind ik het goed dat er nu een keuze wordt gemaakt, maar we moeten durven toegeven dat dit een mislukking is, en dat we een bladzijde omdraaien.

Proefdraaien met de Mobiliteitscentrale ... Ik word een beetje mottig als ik voel wat er daar zal gebeuren. Eigenlijk gaat de Mobiliteitscentrale, waar we miljoenen voor betaald hebben, in een minigebiedje een test doen om te zien of ze in staat is om wat de belbuscentrale van De Lijn vandaag doet, even goed te doen. Wat een afstand van de oorspronkelijke ambitie, waarbij mensen met een app zouden kunnen kiezen hoe ze van hun huis ergens zouden kunnen geraken, met eventueel een deelfiets, een deelauto ... Al die aspecten zijn blijkbaar niet eens opgenomen in die test. Ik vraag me dus af of we voor 2024 iets moeten verwachten van die Mobiliteitscentrale dat de belbuscentrale tot nu toe niet kon. Dat kost toch weer verschrikkelijk veel geld.

Ik probeer te besluiten. Ik heb al gezegd, minister, dat u een stevig verhaal moet maken, een communicatief verhaal, waarin u zegt dat u de beslissingen van uw voorgangers hebt proberen uit te voeren, maar dat dat onmogelijk was. U hoeft daar zelfs geen schuldige voor aan te duiden, dat doen wij van de oppositie graag in uw plaats. Maar maak een wervend verhaal rond wat er dan wel met De Lijn gebeurt. Geen fase nul, en een doorstart van basisbereikbaarheid is het ook niet.

Ten tweede, en dat is een oproep aan alle collega's in deze commissie: ik zal een motie indienen om alles wat er rond basisbereikbaarheid gebeurd is, voor te leggen aan het Rekenhof, en te vragen wat er daar nu gebeurd is. Wat hebben we misschien goed gedaan? Wat hebben we slecht gedaan? Hoeveel geld is daaraan besteed? En is dat geld ook goed besteed? Ik denk, minister, dat dat iets is dat u niet als een aanval moet zien, maar juist moet omarmen als een kans om te tonen dat u durft toe te geven dat het niet goed is gegaan, dat u daar een stukje van de

verantwoordelijkheid voor draagt, maar zeker niet alle, maar dat we geen schrik hebben om te onderzoeken, en te tonen wat daar effectief fout is gelopen.

Ik hoop eigenlijk dat u zich daar vandaag al voor kunt uitspreken. Dat zou het echt gemakkelijker maken om hier te doen wat het parlement moet doen: opheldering vragen. Wat hebben we goed gedaan en wat hebben we fout gedaan? Ik hoop echt dat daarvoor een meerderheid bestaat en dat we dat signaal tenminste kunnen geven.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, uw eerlijkheid siert u. U hebt hier echt een eerlijke tussenstand gegeven. Ik denk dat u nog één stapje verder moet gaan. Wat u eigenlijk zegt komt hierop neer: we hebben een jarenlange blokkage gehad bij De Lijn, door de uitrol van basisbereikbaarheid. We hebben onze openbaarvervoersmaatschappij gegijzeld. Alles heeft gedurende jaren vastgezet. Nu gaan we daarmee stoppen, en gaan we stap voor stap ons net weer aanpassen. Ik denk dat dat een goede zaak is. Maar ik denk dat u hier in uw eerlijkheid nog één stap verder moet gaan en gewoon moet zeggen: basisbereikbaarheid komt er niet. Ik denk dat u die vier woorden nog even moet uitspreken, en dan zijn we er.

Alles wat u vandaag hebt gezegd heeft niets meer te maken met basisbereikbaarheid. De Lijn krijgt opnieuw de lead om haar net aan te passen. Ze gaat gewoon zelf stap voor stap haar net optimaliseren, zoals dat reeds sinds de eeuwigheid der dingen is. Ik heb begrepen dat ze dat wel gaat doen met meer inspraak van lokale besturen, via vervoerregioraden. Dat is een zeer goede zaak. Ikzelf, TreinTramBus en anderen hebben al van in het begin gezegd om het op die manier te doen. Door te zorgen dat er wat meer inspraak komt bij De Lijn kan er op die manier verder gedaan worden, in plaats van te zeggen dat er een big bang moet komen. Ik denk dat dit een goede zaak is, maar dat is zoals het was, met een optimalisering die niets met basisbereikbaarheid te maken heeft.

Ten tweede zijn er de belbussen, het leerlingenvervoer, enzovoort. Dat verandert van naam, maar het blijft De Lijn die het organiseert. Dat is gewoon exact hetzelfde zoals het was, maar het krijgt een nieuwe naam. Vervoer op maat? Dat is voor de lange baan, dat is niet meer voor direct. Flexvervoer gaat naar De Lijn, zoals het vandaag al is. Deelmobiliteit? Dat doen we niet meer. In de steden is er toch al genoeg, en daarbuiten, dat zullen we nog zien. Zolang er geen vervoer op maat is, komt er geen kern- en geen aanvullend net. Er komen enkel verbeteringen van het net, waardoor de mobiliteitscentrale gewoon hetzelfde moet doen als de belbuscentrale vandaag. Wat de tariefintegratie betreft: er komt één ticket, en dat hebben we vandaag ook al.

Op zich kan ik daar allemaal in komen, maar dat heeft niets meer te maken met basisbereikbaarheid. Niets. Dus vraag ik me af waarom je niet zegt: 'basisbereikbaarheid komt er niet'. Die vier woorden. Het was misschien een mooi idee, maar het werkt niet. We hebben ons vergist. Het is niet erg om in de politiek toe te geven dat we zaken hebben geprobeerd, dat we heel ons hart en onze ziel erin hebben gelegd om tot de constatacie te komen: het gaat niet. U kunt dan nog een beetje rancuneus worden en zeggen dat Ben Weyts er broddelwerk van gemaakt heeft en dat u nog uw best hebt gedaan om er iets van te maken, maar dat het niet gelukt is. Dat moet zelfs niet, dat zullen wij dan wel doen. Maar het zit er niet in. Dat is niet erg.

Laat De Lijn doen wat ze moet doen: het openbaar vervoer beter maken. Dan bent u hier van al die lastige vragen over basisbereikbaarheid af. Dan moet u geen verhaaltjes verzinnen over fases nul, en wat weet ik nog allemaal. Dat heeft gewoon geen zin. Dat is een soort van schimmenspel, dat zijn luchtkastelen die u

aan het creëren bent maar die in de realiteit niet bestaan. Dat weten we allebei, denk ik.

Minister, het zegt toch heel veel dat niemand staat te springen om dat in te voeren in 2024. Burgemeesters en schepenen doen niets liever dan nieuwe dingen openen tijdens de verkiezingen. Nieuwe wegen, schouwburgen. Niemand opent liever zaken tijdens de verkiezingen dan burgemeesters en schepenen. Dat is gewoon zo. Als die burgemeesters en schepenen dat niet willen in de verkiezingen, dan is het omdat het een slecht plan is, omdat ze schrik hebben dat de mensen het niet goed gaan vinden. En ze hebben gelijk. Het zal niet goed zijn.

Minister, ik heb drie lessen en vijf vragen.

Een belangrijke les waarop we kunnen terugkijken is dat basisbereikbaarheid een slecht concept is. Wat iedereen op het terrein al vanaf het begin zei, wordt vandaag bevestigd. Zand erover, dat is niet erg. Het is een slecht concept.

De tweede is misschien een iets fundamenteelere les: de markt zou het allemaal gaan oplossen. We gingen De Lijn wat laten terugtrekken, en de markt zou dat oplossen. De markt blijkt helemaal niets op te lossen. De markt blijkt niet geïnteresseerd te zijn om deelmobiliteit te organiseren, en blijkt niet geïnteresseerd in het flexvervoer. En naar wie keert u dan terug? Naar de publieke diensten van De Lijn, naar de openbare dienst. Ik stel voor dat we die nu ook nog goed gaan financieren, en dan denk ik dat we op een spoor zitten om een goed openbaar vervoer te organiseren.

Ten derde: u wilt klantvriendelijkheid en de reizigers centraal zetten? Ik wil niets liever. Ik denk dat de mensen bij De Lijn ook niets liever willen. De les is duidelijk: daarvoor hebben we geen basisbereikbaarheid nodig, daarvoor hebben we meer middelen nodig, en misschien ook een beter management bij De Lijn.

Dat zijn drie lessen. Dan heb ik nog vijf vragen.

Ten eerste sluit ik me aan bij de vraag van daarnet over wat Via nu eigenlijk nog gaat doen? Die gaan gewoon doen wat de belbuscentrale vandaag doet, als ik me niet vergis. En dat heeft dan 100 miljoen euro gekost? Of gaan we dat niet meer helemaal factureren? Voor mij is dat totaal onduidelijk. Er komt geen vervoer op maat, dus we moeten dat niet integreren. Ze kunnen de app van De Lijn overnemen, neem ik aan. Wat gaan zij nog doen? Waarom hebben we hen nog nodig? Waarom kunnen we dat niet gewoon bij De Lijn houden? Het is toch veel logischer, als zij de belbus moeten organiseren, dat zij ook de mensen ernaartoe leiden? Waarom zou je dat in godsnaam in stukjes knippen?

Sorry, ik heb vijf vragen, ik zal korter zijn voor de volgende vier.

Twee: de subsidiëring van private aanbieders van deelmobiliteit. Ik ben een grote fan van deelmobiliteit, maar is dit nu waar heel deze hervorming eindigt, dat we geld gaan toestoppen aan de privésector om bussen te kunnen schrappen op een ander? Dat is toch een beetje raar?

Vraag drie gaat over het tramplan. Ik zal nooit ontkennen dat er investeringen komen in infrastructuur. Ik heb u geroemd omdat u de centen op tafel gelegd hebt voor de nieuwe premetrotunnel, en zo verder. Maar waar blijven de middelen om het aanbod op het huidige net te verbeteren, de frequenties te verhogen en te zorgen dat ze op tijd rijden? Waar blijft dat? Dat is waar de Antwerpenaren op zitten te wachten. De verbinding van Deurne-Noord naar Deurne-Zuid, minister, daar is keiveel geld ingestoken, maar daar rijden vandaag geen trams over, en daar zullen de komende jaren geen trams over rijden omdat er geen budget voor is.

Vraag vier heb ik al gesteld, maar u antwoordde niet. Het vervoer op maat komt er niet, of toch niet snel, misschien na de verkiezingen. Waar gaat dat budget naartoe? Daar was heel wat budget voor voorzien, 60 miljoen euro per jaar, als ik me niet vergis. Wat gaan we daarmee doen? Ik stel voor het aan De Lijn te geven.

Ten vijfde: de motie voor het Rekenhof zullen wij zeker steunen, maar ik had u ook al de vraag gesteld wat deze hele grap ons heeft gekost, minister. Ik hoop dat u daar ook nog een antwoord op hebt.

Mijn excuses, voorzitter, dat ik wat lang van stof was.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, al de zaken die u hebt aangehaald waarom u nu uiteindelijk naar een gefaseerde aanpak bent geschakeld, hebt u destijds, bij de eerste en tweede keer dat u moest uitstellen, ook aangehaald. Al die zaken waren volgens mij te voorzien.

Wat is daarnaast de essentie van het probleem? Waarom was het verhaal van basisbereikbaarheid bij voorbaat gedoemd om te mislukken? Dat is te wijten aan de budgetneutraliteit die ervoor heeft gezorgd dat het onmogelijk was om dit plan op een succesvolle manier uit te rollen. Men heeft jarenlang bespaard en dan gaat men met een geknipte portefeuille tegen anderen zeggen: 'Doe het nu zelf maar eens beter.' Uiteraard gaat dat niet.

En het is zeer, zeer jammer. Het staat in de sterren geschreven dat ook die gefaseerde uitrol geen succes zal zijn, alleszins deze legislatuur. Onze conclusie is dat de afgelopen jaren, maar eigenlijk de hele legislatuur een verloren legislatuur zal zijn voor ons openbaar vervoer. En dat is bijzonder pijnlijk. Op een moment dat het meer dan ooit noodzakelijk was om net te investeren in dat openbaar vervoer, hebben we hier een hele legislatuur geld verspild en zetten we geen stap vooruit.

Ik wil u een concrete vraag stellen. Hoeveel potentiële nieuwe reizigers denkt u te bereiken met die gefaseerde uitrol? Want uiteindelijk moeten we hen bereiken. De reizigers die het openbaar vervoer nemen, zijn enkel nog diegenen die ertoe gedoemd zijn. Voor de rest zijn er geen mensen die vandaag de bus nemen. Ik heb het nog al gezegd: we zitten in een van de meest welvarende regio's, maar met een openbaar vervoer van nagenoeg een derdewereldland. En dat is bijzonder triestig.

Ten tweede, ik heb de uitleg over die gefaseerde uitrol in de vervoerregio gekregen. Fase 0 zijn quick wins, voor zover het nog mogelijk is om quick wins te realiseren tegen 1 januari. We zijn ondertussen oktober. Zijn er daarvoor dan extra middelen?

Ten derde wil ik de vraag van de collega's uiteraard ondersteunen. Het enige dat nu duidelijk is, is dat alle verantwoordelijkheid weer bij De Lijn komt te liggen. Zijn er daarvoor extra middelen, zodat zij dat tot een goed einde kunnen brengen?

Tot slot, de gefaseerde uitrol, het uitrollen van een kernnet en een aanvullend net zonder vervoer op maat, kan uiteraard niet. Dat hebt u zelf ook altijd gezegd. Want kernnet en aanvullend net zijn uitgetekend met de gedachte dat er een laag onder zit. U kunt het ene niet zonder het andere uitrollen. Ik vrees dat we in de praktijk geen enkele stap vooruit zullen hebben gezet tijdens deze legislatuur.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank jullie voor de vragen. Ik hoop dat ik ze goed heb genoteerd.

Er waren positieve reflecties van onder meer mevrouw Brouwers en de heer Maertens, waarvoor dank.

Ik ga in op de vragen. Mevrouw Brouwers, u vraagt: wat met die Hoppinpunten die nog moeten worden gerealiseerd? Leuven heeft er inderdaad al een deel gerealiseerd, heeft vroeger met vzw Mobipunt en Europese subsidiemiddelen een en ander uitgerold. Leuven is een mooi voorbeeld van hoe het wel kan.

Basisbereikbaarheid hoeft alleszins niet volledig samen te vallen met de uitrol van alle 1900 Hoppinpunten. Maar we willen ze natuurlijk wel realiseren. Daarom werd er bij AWW een prioriteitenlijst opgesteld van welke Hoppinpunten er het meest prioritair zijn en het eerst moeten worden uitgerold. Daaraan willen we nu voorrang geven.

Basisbereikbaarheid is mogelijk zonder dat alle 1900 Hoppinpunten er zijn, maar basisbereikbaarheid kan niet zonder het vervoer op maat, tenzij men zich neerlegt bij vervoersarmoede. Dat wil men natuurlijk niet. Die klantvriendelijkheid, het centraal stellen van de klant blijft de hoofddoelstelling. Daarom ligt de focus op dat vervoer op maat. Want zonder het vervoer op maat, met enkel een focus op kernnet en aanvullend net – daar kom ik straks nog op terug –, zou het natuurlijk geen positief verhaal zijn, maar integendeel een nefast verhaal, zeker in de uithoeken van dit land, waar de mensen ook recht hebben op openbaar vervoer.

De kwestie van De Lijn versus het Departement MOW betreft een rolverdeling. We hebben inderdaad eerst ons openbaredienstencontract goedgekeurd. Wanneer je dat openbaredienstencontract aandachtig leest, kun je heel duidelijk detecteren dat we daar een nieuwe functie geven aan De Lijn. De Lijn wordt namelijk beheerder van het openbaar vervoer. Waarom leg ik daar de klemtoon op? Beheerder van het openbaar vervoer betekent beheerder van alles. In het kader van de benchmark en het interne operatorschap gaat het specifiek over het kernnet en het aanvullende net. Dat zat al bij De Lijn. Het zijn de hoofdlijnen van de basisbereikbaarheid. Het vervoer op maat, de onderste laag van de basisbereikbaarheid, zat op dat moment niet bij De Lijn.

Die beslissing werd genomen in het verleden, staat in het decreet Basisbereikbaarheid en werd van bij aanvang zo aangenomen. Ik heb daar in deze commissie nooit echt kritiek op gehoord en evenmin bij de parlementaire debatten over het decreet. Het was alleszins de doelstelling: kernnet en aanvullend net bij De Lijn en vervoer op maat bij de vervoerregio's, die dat onder de regierol van het Departement MOW en de vervoersautoriteit verder zullen uitrollen.

Mevrouw Brouwers, u vraagt ook wanneer die decreetwijziging er komt. Die decreetwijziging moet er specifiek komen voor de onderste vervoerlaag voor dat vervoer op maat. Ik heb aan de administratie gevraagd om daar zo snel mogelijk werk van te maken. Men onderzoekt ook of het een mogelijkheid is om dat al dan niet nog mee op te nemen in het kader van het verzameldecreet. We gaan daar alleszins niet op wachten, we gaan wel starten met die gefaseerde uitrol per 1 januari, voor alle duidelijkheid. We denken dat we ons daar sowieso de marge voor kunnen veroorloven gelet op het feit dat op dit ogenblik een deel van het vervoer op maat bij De Lijn zit, met name de belbussen, het leerlingenvervoer. Voor MAV en DAV is dat nog niet zo, maar dat komt in een latere fase en het is sowieso pas voorzien voor 2024 om dat ook in te kantelen.

U vraagt ook, mevrouw Brouwers, of men niet zonder meer in het kader van de deelmobiliteit de contracten kan overnemen. Daar merk ik heel duidelijk een discrepantie tussen de opvattingen en de meningen van een aantal parlementsleden. Zonder meer die contracten overnemen? Een aantal deelmobiliteitsaanbieders zijn er spontaan gekomen, daar heeft de markt zichzelf gesetteld. Men ziet dat er een vraag is naar deelauto's, naar deelfietsen en er zijn een aantal

actieve spelers – ik kom dan ook al bij de vraag van de heer Maertens –, jonge, actieve ondernemingen die inspelen op niches in de markt en die daar ook een businessmodel in hebben uitgewerkt. Moeten wij dat contract overnemen door de overheid en dat inkantelen in het vervoer op maat? Dat zou dan de facto betekenen dat die private spelers zonder meer onderdeel worden van het openbaar vervoer als dusdanig en dat we daar ook effectief een prijssetting voor moeten gaan doen. Dat is net wat we niet willen, dan gaan we eigenlijk die private spelers beknotten in hun verhaal, dan gaan we eigenlijk van hogeruit opleggen welke prijzen zij moeten hanteren. Anderzijds is er het tegenovergestelde verhaal: of we in meer perifere gebieden, waar de vraag naar die ene deelfiets of die ene deelauto zich misschien maar om de twee of drie dagen stelt, deelauto's door private partners verplicht moeten laten plaatsen aan door ons opgelegde tarieven. Of gaan we daar de markt laten spelen, terwijl de markt daar juist niet op inspeelt omdat dat niet winstgevend is? Dat is net het evenwicht dat men daar moet zoeken. Daarom zeggen wij dat je misschien – en dat is op aangeven van de mobiliteitsverenigingen zelf – in die perifere gebieden eerder een beperkte toelage moet bij geven om ervoor te zorgen dat ook in die perifere gebieden de markt werkt, en dat men er ook oog voor heeft om daarop in te zetten. Dat is het verhaal waar we op dit ogenblik aan denken, maar waarvan nog niets finaal is afgeklopt, voor alle duidelijkheid.

Mijnheer Maertens, u zegt dat het allemaal nog een klein beetje flou is. Het klinkt misschien allemaal vrij flou, maar het is alleszins zo dat we per 1 januari starten. Sommigen hebben problemen met de technische benaming van een fase 0 of een fase 1. Waarom noemt men dat in eerste instantie – dat heb ik niet uitgevonden – een fase 0? Omdat u daar per januari 2023 niet de grote doorbraak moet verwachten. Dat wil ik wel heel even duidelijk stellen. Verwacht niet dat we per 1 januari 2023 plots een heel grote wijziging hebben. Neen, maar verwacht wel een aantal elementen die nu al verbeteringen brengen in het openbaarvervoerslandschap, zowel kernnet en aanvullend net als het vervoer op maat, in samenspraak met de lokale besturen. Dat is men op dit ogenblik aan het doen.

Men heeft inderdaad 74 concrete projecten. In een volgende fase zullen we daar opnieuw x-aantal projecten op tafel leggen. Zo gaat men gestaag en gefaseerd groeien met het oog op een finale volledige realisatie. Wanneer gaat die volledige realisatie er zijn? Wat mij betreft, hoe rapper hoe liever. Maar ik heb wat dat betreft geen glazen bol. Ik kan niet iedereen daarin gaan sturen. Maar ik geloof er wel in dat men volop die lead wil nemen. De Lijn wil reizigerswinsten boeken. We zitten nog altijd met een enorme impact van covid, nog altijd 20 procent minder reizigers vandaag de dag. Dus elke reiziger meer gewonnen, is er eentje meer. Sommigen hebben nog altijd niet duidelijk het verschil tussen basismobiliteit en basisbereikbaarheid door, maar daar kom ik straks nog op terug.

Mijnheer Maertens, het klinkt misschien vandaag nog flou. Ik heb zelf aangeboden om op gestage manier die periodieke wijzigingen hier ook te bespreken. Maar het zwaartepunt, de regierol ligt alleszins bij De Lijn, ligt bij de beheerder van het openbaar vervoer. Zij zullen met man en macht ervoor zorgen om dat ook concreet uit te rollen.

U vraagt terecht, mijnheer Maertens, hoe het zit met de middelen, met het personeel en dergelijke bij De Lijn omdat De Lijn een zwaarder pakket kreeg. Nu, tot op dit ogenblik heeft De Lijn de belbus en het leerlingenvervoer, wat vervoer op maat is. De historische middelen, 34 miljoen euro, worden daarvoor aangewend. De 70 miljoen euro voor leerlingenvervoer is apart. Maar wat betreft de belbuscentrale gaat het over 34 miljoen euro historisch gegroeide middelen voor vervoer op maat.

Er was het opzet om die vervoersautoriteit te bemannen binnen het departement MOW. Dan zouden een aantal mensen van de belbuscentrale overgeschakeld

worden naar die vervoersautoriteit. Dat gaan we nu natuurlijk niet doen want we hebben de knowhow en de kennis van die mensen nodig. We gaan ze bij De Lijn houden en we zullen moeten kijken of er nog moet worden bijgeschakeld. Ik heb aan het management van De Lijn een duidelijk signaal gegeven om, als er bijkomende noden zijn, mij op tijd te briefen. Dit is in heel nauw overleg. De Lijn heeft heel duidelijk aangegeven dat ze dat willen, dat ze dat kunnen en dat ze de vlucht vooruit willen nemen. Persoonlijk heb ik er vertrouwen in dat men dat gaat doen. Het gebeurt in samenspraak met het openbaredienstencontract en het gaat over de uitrol van alles wat we de voorbije weken en maanden hebben besproken.

Gaat dat allemaal haalbaar zijn? Dat is een kwestie van vertrouwen. Maar ik geloof in de dynamiek die men daar vandaag aan de dag legt. Men zet er met vereende krachten de schouders onder en men meent dat men dit allemaal waar kan maken. Ik heb gezegd dat ik er vertrouwen in heb en dat we die verandering gaan doorvoeren.

Dan kom ik met de vragen van de heer Bex bij zij die ietwat minder enthousiast zijn. De heer Bex is dan nog veel genuanceerder dan de heer D'Haese, maar dat had ik ook niet anders verwacht. (*Opmerkingen van Stijn Bex*)

Het doel blijft hetzelfde.

Ik zal het meteen over uw motie van het Rekenhof hebben. Het is natuurlijk aan het Vlaams Parlement om te beslissen om een of ander te laten doorlichten door het Rekenhof. Ik heb daar geen problemen mee. Maar ik wil het wel even duidelijk kaderen. Een aantal van jullie zeggen hier 'erken dat het een volledige mislukking is'. Wel, daar wil ik niet toe overgaan. Ik denk dat we de voorbije twee jaar heel veel hebben geleerd en al heel wat vooruitgang hebben geboekt. Het is een kaderdecreet dat een lange weg heeft doorlopen in de vorige legislatuur. Na het kaderdecreet komt de uitvoering.

Dat men misschien op het moment van de goedkeuring van het kaderdecreet heeft gedacht dat het van een leien dakje zou lopen en dat in januari 2021 alles rond zou zijn, was iets te voortvarend. Er is gebleken dat het niet haalbaar was. We hebben een aantal bijsturingen gedaan. Er zijn ook een aantal procedures die voor vertraging hebben gezorgd. Ik zeg niet dat die voorbije periode volledig weggegooid is. We hadden een evolutief proces waarvan we veel hebben geleerd en dat we bijsturen. Ik geef als voorbeeld de tariefintegratie. Men bepaalt in een decreet dat elke vervoerregio individueel zijn of haar tarieven kan bepalen. Dat kan op zich heel nobel zijn om die autonomie aan de vervoerregio's te geven. Maar als je daar de facto bij stilstaat en je moet straks als reiziger gaan kiezen waar je gaat boeken en er is een verschil in prijs, bedenk dan maar eens hoe je dat concreet gaat uitrollen. Dat we nu naar een uniform tarief gaan lijkt me dan ook niet meer dan logisch.

Waarom wil ik duidelijk stellen dat ik het absoluut geen mislukking vind? Van een transitie van een dergelijke omvang hebben we voorbeelden in het buitenland. We hebben een voorbeeld in Denemarken, in Nederland, waar men ook in het kader van de modal shift een grondige transitie heeft gedaan naar een meer vraag-gestuurd model. Sommigen zullen het niet graag horen, maar soms is er ook een shift naar een meer privaat model. Kijk naar Nederland, mijnheer D'Haese. Men heeft over die transitie ruim tien jaar gedaan. Ik zie u een beweging maken dat het daar ook wel geld kost. Inderdaad, ons openbaar vervoer is een pak goedkoper dan het openbaar vervoer in Nederland. Bij ons zijn de tarieven een stuk goedkoper. Ik kan wat dat betreft verwijzen naar de benchmark. In soortgelijke regio's hebben wij heel goedkope tarieven.

Zeg ik dat omdat ik de tarieven wil verhogen? Nee, absoluut niet. Ik wil ons openbaar vervoer betaalbaar houden, maar ik wil wel zorgen dat het werkt. Als we

willen dat het werkt moeten we overgaan tot het boeken van efficiëntiewinsten. Opnieuw: het is geen mislukking. We blijven vasthouden aan de filosofie van basisbereikbaarheid, die ik persoonlijk een heel goede filosofie vind. Ik woon zelf in de meest verre uithoek van Vlaanderen, helemaal in de Maasregio. Als je daar moet zien dat er op sommige momenten, om het uur of om de twee uur, grote bussen rondrijden waar misschien een of twee mensen of niemand op zit ... vinden we dit dan efficiënt? Is dit efficiënt omgaan met overheidsmiddelen? Ik denk het niet. Er is een enorme efficiëntiewinst te boeken.

Kortom, wat dat betreft vind ik het absoluut geen mislukking.

Ja, mijnheer Bex, communicatief moet het meer wervend zijn: ik wil geen luchtkastelen verkopen. We hebben de switch gemaakt. We hebben het geweer van schouder veranderd. Natuurlijk zijn we nog afhankelijk van heel veel facetten, van wanneer alles nu definitief in kannen en kruiken is, wanneer alles vlekkeloos verloopt. Daarom zeg ik opnieuw: de benoeming van de eerste fase, die vooral geënt is op een aantal quick wins die in samenspraak met de lokale besturen uitgerold worden, is nog geen drastische wijziging, maar men voert wel al wijzigingen door. Ik heb er opnieuw alle vertrouwen in dat dat zal lopen.

Is de Mobiliteits- of de Hoppincentrale een puur veredelde belbuscentrale? Nee, collega's, absoluut niet. Een belbuscentrale regelt enkel wat we vandaag hebben, het boeken van ritten voor mensen die gebruikmaken van een belbus. Wat gaat straks de Hoppincentrale moeten doen? Die creëert voor elke reiziger een aanbod. Via de app, website of telefooncentrale vraagt men naar de mogelijkheden, de alternatieven om van A naar B te reizen, vraagt men of men er kan boeken, tickets kan betalen en of men zekerheid heeft dat daar staat wat men nodig heeft. Dat kan een treinrit, busrit, tramrit, deelfiets, deelauto of een taxidienst of een minibusje in het kader van het flexvervoer zijn. De Mobiliteitscentrale zal dat moeten matchen van punt A naar punt B met alle mogelijke vervoersmodi. Die moet de keuzemogelijkheden aanbieden aan de reiziger. De reiziger maakt zijn keuze, plant, reserveert en betaalt. Dat is het opzet van de Mobiliteitscentrale. Dat is veel meer dan alleen maar de belbuscentrale.

Sorry mensen, het is absoluut niet nieuw dat we in het laatste kwartaal van dit jaar moeten proefdraaien. Dat hebben we altijd gezegd. Dat staat ook in de offerte. Zodra de 'contract closing' er is, heeft men een jaar de tijd om een en ander uit te werken, om dat hele digitale platform – dat veel meer is dan een veredelde belbuscentrale – volledig uit te werken en te zorgen dat alles werkt. Collega's, het is niet meer dan logisch dat we daarvoor moeten proefdraaien. Zelf heb ik me destijds bijvoorbeeld helemaal verdiept in het verhaal rond het Omgevingsloket, ons digitaal vergunningenplatform. Het werd online gesteld en het lag plat. Dergelijke dingen willen we natuurlijk voorkomen. Daarom is altijd vooraf gezegd: laat ons proefdraaien, laat ons zorgen dat alles perfect werkt vooraleer je er x-aantal reizigers hun reizen op laat boeken. Dat is niet meer dan logisch.

Mijnheer D'Haese, u wilt dat ik tot bepaalde uitspraken zal komen. Wel, ik doe mijn uitspraak: de basisbereikbaarheid komt er wel. Dat is een klein verschil met wat u me wilt laten zeggen, maar in mijn ogen komt de basisbereikbaarheid er wel. U wilt duidelijk nog eens een les in het verschil tussen basismobiliteit en basisbereikbaarheid. Decennia geleden werd er heel veel geloof gehecht aan basismobiliteit. Dat is een aanbodgestuurd model. Het idee is dat er om de 500 meter een halte is en dat iedereen gebruik zal maken van het openbaar vervoer. Iedereen zal massaal op de bussen en de trams stappen en alles is perfect in orde.

Wat zien we vandaag? Er zijn heel veel klachten van reizigers en van lokale besturen. Er rijden lege bussen rond. Er is geen efficiëntie. Koken kost geld, openbaar vervoer organiseren kost ook geld. Ik heb u telkens gezegd dat ik niet

bespaard heb op De Lijn. Ik erken absoluut dat er in het verleden besparingen doorgevoerd zijn, maar we willen wel een efficiënt openbaar vervoer regelen. Dan blijf ik bij de filosofie van basisbereikbaarheid die niet aanbodgestuurd is. We willen af van een halte om de 500 meter en lege bussen die rondrijden in buitengebieden. We willen naar die basisbereikbaarheid gaan, een vraaggestuurd model waar de vraag groot is. We willen veel meer op openbaar vervoer inzetten. Via het kernnet en het aanvullend net zorgen we ervoor dat er daar meer bussen en trams rijden en tegelijk, waar de vraag klein is, creëren we geen vervoersarmoede maar zorgen we voor maatwerk: ad-hocmaatwerk via flexvervoer en flexplusvervoer. Daar zetten we op in. Op zich is dat een hele mooie filosofie waarmee we reizigers kunnen winnen en waarmee we tegelijk het hele openbaar vervoer veel attractiever kunnen maken dan het nu is. Nu is het weinig efficiënt en niet attractief. Ik geloof dus volop in het hele verhaal van basisbereikbaarheid.

U zegt dat het een slecht concept is. Neen, ik vind het geen slecht concept. Ik herhaal dat ik blijf geloven in dit concept van een vraaggestuurd model, waarvan we in omliggende landen zien dat het wel degelijk werkt. U zegt ook dat het niet werkt als de markt het moet oplossen. Maar als we kijken naar de deelmobiliteit, dan zie ik dat de markt heel veel dingen wel oplost. Uiteraard moeten wij als overheid alsnog zorgen dat er openbaar vervoer is. Wij gaan niet alle contracten regelen via de overheid, maar we gaan wel een aantal dingen verschuiven: het 'move the needle'-verhaal, dat ook uitgebreid opgenomen is in ons openbare-dienstencontract, waarbij opnieuw een zeer belangrijke rol weggelegd is voor vervoersmaatschappij De Lijn, met name de beheerder van het hele vervoers-systeem.

Ik heb al uitgelegd hoe het zit met de Mobiliteitscentrale.

Wat de middelen voor De Lijn betreft in het kader van het openbarediensten-contract: de exploitatiemiddelen zijn verder gestegen met 40,5 miljoen euro. Zoals ik al gezegd heb, komt daar in 2023, in het kader van de Septemberverklaring, nog 50 miljoen aan werkingsmiddelen bovenop, waarvan zeker 20 miljoen euro expliciet gereserveerd wordt voor het aanbod.

Er werd gezegd dat het vervoer op maat er niet komt. Integendeel: dat komt er wel. Daar blijf ik op hameren. Dat vervoer op maat, die laagste laag in heel het nieuwe vervoersplan, moet er wel degelijk komen. Komt dat er niet, dan zullen we vervoersarmoede creëren en dat willen we absoluut niet.

Mevrouw Robeyns, u zegt dat het allemaal voorzien had kunnen worden dat we telkens uitstel moesten aankondigen. Ik ben het helemaal niet met u eens. Terugblikkend in de tijd kan men natuurlijk wel zeggen dat men bepaalde zaken had kunnen voorzien. Maar ik denk niet dat we hadden kunnen voorzien dat er twee keer een procedure zou worden aangespannen bij de Raad van State inzake de Mobiliteitscentrale, wat ons acht tot tien maanden vertraging opgeleverd heeft. Het feit dat er weinig animo is op de private markt voor de bestekken rond deelmobiliteit en rond deelfietsen, dat had ik niet voorzien. Maar ik heb ook nooit iemand hier in deze commissie horen zeggen dat die bestekken niet zouden werken. Kortom: zomaar zeggen dat we dat allemaal al wisten bij het eerste uitstel in december 2019, daarmee ben ik het fundamenteel oneens.

Dat het probleem enkel te maken heeft met budgetneutraliteit, daarmee ben ik het ook oneens. Het is inderdaad zo dat bij de goedkeuring van het decreet in 2019 gezegd is dat het kernnet en het aanvullend net op een budgetneutrale manier moesten worden georganiseerd en dat er voor het vervoer op maat maximaal 30 miljoen euro bij zou komen, groeiend naar 65 miljoen euro. Dat was inderdaad het opzet in 2019: zorg voor een nieuw kernnet en een aanvullend net op een budgetneutrale wijze. Daarstraks zei ik dat we met de openbaar vervoerscommissie

(OVC) al beslist hadden dat er 40,5 miljoen euro extra middelen zouden komen voor exploitatie en werking. Wel, eigenlijk is dat al het afstappen van budget-neutraliteit.

Ik zei ook dat er nog eens 20 miljoen euro bij komt voor het aanbod, dat zijn dus ook extra middelen. Zijn dat er genoeg? Natuurlijk kan je altijd meer met meer middelen. Maar we werken wel met belastinggeld en dus moeten we elke euro twee keer omdraaien vooraleer we hem effectief uitgeven. Ik erken graag dat ik uiteraard graag nog veel meer middelen had gehad voor De Lijn, dan zouden we misschien nog veel meer kunnen doen inzake het vraaggestuurde model. Maar ik herhaal: we hebben nu qua werkingsmiddelen een bedrag van bijna 1 miljard euro en qua investeringsmiddelen een bedrag van 270 miljoen euro. Ik denk dat dat al heel mooi is. We proberen sowieso om er met die middelen het beste van te maken.

Er werd gezegd dat dit een verloren legislatuur is voor het openbaar vervoer. Tot die conclusie wil ik zeker niet komen. Ik hoop dat u binnen een aantal maanden tot dezelfde conclusie komt, dat het zeker geen verloren periode is en dat alle lokale besturen en reizigers tevreden zijn met de wijzigingen die doorgevoerd zijn, want uiteindelijk doen we het toch vooral voor die reiziger, die centraal moet staan in dit hele verhaal.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Dank u wel, minister. U hebt heel uitgebreid geantwoord. Ik wilde nog een en ander zeggen, maar gezien het gevorderde tijdstip ga ik het kort houden. Ik ben het helemaal met u eens dat basisbereikbaarheid niet mislukt is. Wat we afgeschaft hebben, is basismobiliteit. De hele filosofie van een vraaggestuurd model met meer inspraak voor lokale besturen, met een vervoer op maat – dat ook iets nieuws is – zal worden uitgerold, alleen op een andere manier, met een grotere rol voor De Lijn. Zo heb ik het begrepen. Ik vind het nog altijd goed dat we dit, in plaats van rondjes te blijven draaien, op een andere leest schoeien en hopelijk daarmee geleidelijk aan resultaten boeken, want het einddoel blijft hetzelfde, namelijk de filosofie van basisbereikbaarheid die inderdaad in dat decreet van 2019 is opgenomen.

Dan wil ik ook nog zeggen aan de collega's dat wij het idee om een doorlichting te vragen aan het Rekenhof willen steunen. Misschien kan er samen met de oppositie een motie worden ingediend. Dat is een vraag aan collega Bex, die hiervoor het initiatief genomen heeft.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u, minister, voor uw uitvoerige toelichting, zoals we van u gewoon zijn. Ik denk dat alle elementen al aan bod gekomen zijn. Ik denk dat het aan ons, politici, is om af en toe eens aan de boom te schudden om ervoor te zorgen dat dingen in beweging blijven of in beweging komen. Ik denk dat een gezonde dosis realpolitik dan niet mag ontbreken. Ik denk dat in dezen de beslissingen die genomen zijn, de goede keuzes zijn. Of dat zo is, zal op termijn nog moeten blijken. We zullen dat dan moeten evalueren. Ik vind het dan ook een goede suggestie om een gedachtewisseling te organiseren met de betrokken partijen, waarna dan regelmatig een voortgangsrapportage kan worden voorgesteld in deze commissie. Ik denk dat dat een goede zaak is.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, u zei dat we u niet hadden laten weten dat we vonden dat de bestekken niet goed opgesteld waren. Ik stel voor dat u de bestekken in de toekomst altijd naar ons doorstuurt zodra ze klaar zijn, dan zullen wij die

met veel aandacht lezen en onze opmerkingen geven. Alle gekheid op een stokje, collega's.

Er zijn onvermijdelijk heel wat losse eindjes na deze uitvoerige bespreking van dit brede onderwerp. Ik wil me beperken tot vier puntjes.

'Basisbereikbaarheid komt er wel, maar helemaal anders': dat is natuurlijk ook een manier om het uit te drukken. Minister, ik denk dat het absoluut belangrijk is dat we vasthouden aan dat vraaggestuurd model en dat we dat op het terrein in ontwikkeling brengen. Maar het is zeker en vast zo dat de manier waarop deze meerderheid dat wilde doen een mislukking is geworden en dat de aanpak er nu volledig anders uitziet.

U zei dat er een aantal decreetswijzigingen doorgevoerd moeten worden en dat er lessen getrokken moeten worden uit wat er gebeurd is. Ik raad u aan om daar niet te beperkend in te zijn. Als wordt vastgesteld dat die verschillende tarieven in de verschillende vervoerregio's eigenlijk een vergissing waren en dat u dat eigenlijk niet wilt, waarom zou dat dan ook niet meteen aangepast worden in dat decreet, zodat dat duidelijk is?

Een ander punt dat zeker ook nog verduidelijking moet krijgen, is wat die vervoersautoriteit nu eigenlijk precies gaat doen. U hebt bij de gedachtewisseling over het openbaredienstencontract gezegd dat die vervoersautoriteit de contracten voor het vervoer op maat zal monitoren. Maar ik heb begrepen dat dit nu volledig zal gebeuren door De Lijn. Het controleren en monitoren van het contract met de Mobiliteitscentrale lijkt me een te beperkte opdracht voor zo'n vervoersautoriteit. We moeten geen instellingen creëren om ze te creëren. Misschien is het beter om te bekijken of dat niet beter bij de administratie of bij De Lijn ondergebracht kan worden, om de zaken simpel te houden.

Tot slot wil ik de uitgestoken hand van de collega's van de meerderheid om samen aan een motie te werken waarin we een onderzoek van het Rekenhof vragen, zeker aannemen. Ik had al een tekst voorbereid, die misschien wat scherp was. Maar we kunnen zeker wel iets vinden waarmee we allemaal akkoord gaan. Ik denk dat het vooral belangrijk is dat we snel dat onderzoek krijgen.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, u zegt: 'we hebben veel geleerd en er is veel vooruitgang'. Ik denk dat u vooral veel geleerd hebt over hoe het niet moet. U gaf zelf het voorbeeld van het ticket, waarbij het terug naar af is, namelijk één ticket voor heel Vlaanderen, wat een logische zaak is. We hebben dus geleerd dat het geen goed idee is om verschillende tickets te introduceren in verschillende vervoerregio's. En veel vooruitgang heeft de reiziger echt niet gevoeld de laatste jaren, minister. En die reiziger moet volgens u altijd centraal staan. Volgens mij ook, maar veel vooruitgang heeft hij niet gezien, integendeel.

U blijft geloven in basisbereikbaarheid. Dat is heel mooi. Het is eerder iets voor de christendemocraten onder ons om in dingen te geloven. Ik ben een marxist, wij vertrekken van het materialisme en kijken naar de feiten. De feiten zijn dat het er niet komt. Ik heb u zonet de hele lijst gegeven. Alle uitgangspunten die daarin staan, zijn allemaal doorstreept, één voor één. U mag van mij dat woord blijven gebruiken, maar de hervorming komt er niet.

De Lijn doet wat ze al deed. Het vervoer op maat komt er, maar niemand kan zeggen hoe of wanneer en onder welke vorm. Dat is allemaal iets voor ergens in de verre toekomst, maar u bent er wel voorstander van.

Ik ben niet getrouwd met basismobiliteit, ik heb dat decreet niet ingevoerd. Maar het dalend aantal reizigers wordt niet veroorzaakt door de basismobiliteit maar door de besparingen van 2009. Sinds 2009 daalt het aantal reizigers bij De Lijn wegens de besparingen. Die komen niet van u, daarin hebt u gelijk. Eerst kwamen ze van Hilde Crevits en daarna van Ben Weyts. Het is daardoor dat de reizigers-aantallen dalen bij De Lijn. Dat heeft niets te maken met basismobiliteit.

Minister, er zijn geen antwoorden gekomen op de volgende vragen. Waar gaat het geld van vervoer op maat naartoe, nu dat er niet komt? Het komt er alleszins niet volgend jaar, laten we het daarover toch al eens zijn. Er komt al helemaal geen antwoord op de vraag wat dit gekost heeft. Ik vind dat veelzeggend.

Mijn conclusie is de volgende. Zeg niet: we rollen basisbereikbaarheid sneller uit en we beginnen bij fase 0. Zeg gewoon: het is 'over and out' voor basisbereikbaarheid. Voor mij, minister, moet u dat echt geen mislukking noemen. U moet dat niet persoonlijk opnemen. U kunt ook gewoon zeggen dat het niet gelukt is. Dan mag u wat mij betreft vasthouden aan filosofieën en dergelijke, dat is allemaal geen probleem. Mij gaat het om beleid, en dat is duidelijk: basisbereikbaarheid komt er niet.

Voor de rest wil ik zeker helpen om de scherpe kantjes van de motie van collega Bex af te vijlen. Ik sta erom bekend daar zeer goed in te zijn.

De voorzitter: We zullen volgende week tijdens de regeling der werkzaamheden afspraken maken over die voortgangsrapportage.

De interpellaties en de vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de lange wachttijden en het verschil in wachttijden voor het praktische rijexamen – 3924 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): In februari en mei van dit jaar bevroeg mijn collega Martine Fournier en enkele andere collega's u nog over de lange wachttijden voor het afleggen van het praktische rijexamen en over het feit dat kandidaat-bestuurders die hun rijexamen met een rijsschool afleggen veel sneller een examenmoment kunnen vastleggen dan kandidaat-bestuurders die zich via vrije begeleiding of met een zelfstandige rijinstructeur op het examen voorbereiden. Ik heb begrepen dat deze lange wachttijden veroorzaakt werden door de sluiting van de examencentra tijdens de coronapandemie maar dat ligt nu toch al een hele tijd achter ons. Het verschil in wachttijd tussen kandidaat-bestuurders die hun examen afleggen met een rijsschool en kandidaat-bestuurders die dat doen via vrije begeleiding of met een zelfstandige rijinstructeur was volgens u, minister, louter perceptie.

Vorige week werd ik opnieuw gecontacteerd door de Beroepsvereniging Zelfstandige Rij-instructeurs omdat deze problemen nog altijd bestaan. Kandidaat-bestuurders moeten nog steeds maanden wachten om hun praktisch rijexamen af te leggen en de zelfstandige lesgevers kunnen geen examendata reserveren voor hun leerlingen via hun eigen zelfstandig statuut. Enkel de grote rijsscholen krijgen een login van het examencentrum en kunnen gebruik maken van prereservaties. Concreet wil dit zeggen dat wie vandaag met vrije begeleiding of met een zelfstandig rijinstructeur examen wil doen bijna zeven maanden moet wachten. Degene die via een rijsschool een examen laat inboeken moet drie tot vier maanden geduld hebben.

Minister, waarom kunnen rijsscholen examenmomenten reserveren zonder deze aan een leerling te koppelen zodat examenmomenten voor deze leerlingen meer last minute kunnen worden ingepland, en kunnen zelfstandige rijinstructeurs dat niet? Hebt u een idee wanneer de situatie voor wat betreft de wachttijden gaat normaliseren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dit betreft de louter operationele werking van de rijexamencentra zelf. Vanochtend heb ik al in deze commissie gezegd dat wij niet alleen een audit gevraagd hebben voor de keuringscentra maar ook voor de rijexamencentra. Wij krijgen daarover inderdaad wel wat klachten. Zij bepalen hun afsprakenbeheer zelf. Zoals u weet en zelf ook aangeeft, bestaan er in Vlaanderen, wat de rijopleiding betreft, twee stelsels, dit van de vrije begeleiding en dit van de erkende rijsscholen.

Wie onder vrije begeleiding valt, hetzij met een zelfstandige rijinstructeur hetzij met een vrije begeleider – vader of moeder –, reserveert zelf een afspraak bij het examen centrum voor een praktijkexamen. Men heeft mij altijd verzekerd dat daarin een goed evenwicht bestaat, maar dat de rijsscholen zelf een aantal examens reserveren. Wie met een rijsschool een praktijkexamen aflegt, reserveert dit via de rijsschool en zij plannen dit in bij het examen centrum. Als blijkt uit de audit van de keuringsstations en de rijexamencentra dat er aanbevelingen zijn om het afsprakenbeheer te optimaliseren, dan zal ik daarmee rekening houden.

U vraagt ook of ik een idee heb wanneer de wachttijden gaan normaliseren? Er is in het verleden een enorme wachttijd opgebouwd door de covidpandemie. Ik volg dit nauwgezet op, samen met mijn administratie en GOCA Vlaanderen (Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs), en zij zijn samen op zoek naar een oplossing. Als onderdeel van de eerder aangehaalde audit, is er ook een deelopdracht rond de kwaliteit van de klantgerichte processen. Zodra ik de resultaten van die audit heb, zal ik daarover in de commissie op terugkomen. Ik heb zelf ook recentelijk een schrijven ontvangen van de organisatie van de zelfstandige rijinstructeurs. GOCA Vlaanderen verzekert mij dat er zeker geen voorkeursbehandeling is. De audit kan daar uitsluitsel over geven.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Ik ben heel blij te horen dat er inderdaad een audit zal gebeuren, ook wat betreft afsprakenbeheer. Ik ben heel benieuwd naar de resultaten. Ik denk dat ook de organisatie van de zelfstandige rijinstructeurs daar heel blij om zal zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.