

vergadering **C5**
zittingsjaar 2023-2024

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 september 2023



Vlaams
Parlement

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid op het openbaar vervoer en in het algemeen – 3341 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over veiligheid op bussen en trams van De Lijn – 3347 (2022-2023)	5
VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de staat van de Antwerpse premetro – 3476 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de renovatie van de Antwerpse premetro – 3498 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de geplande werkzaamheden aan de tramverbinding Antwerpen-Linkeroever – 3602 (2022-2023)	13
Bijlage	19
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de OV-toets in het kader van basisbereikbaarheid – 3381 (2022-2023)	30
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verminderde dienstregeling bij De Lijn – 3382 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpassingen in de dienstregeling van De Lijn – 3390 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afgeschafte ritten bij De Lijn – 3391 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de geschrapte busritten van De Lijn in september 2023 – 3403 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toenemende aantal geschrapte ritten door defecte bussen bij De Lijn – 3442 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over geschrapte busritten bij De Lijn – 3465 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het structureel schrappen van ritten door De Lijn – 3606 (2022-2023)	34

VRAAG OM UITLEG van Kathleen Krekels aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer en de optimaliseringsoefening van De Lijn – 3392 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs – 3395 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs – 3399 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over lange busritten voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs – 3499 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over leerlingenvervoer – 3579 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende problemen met het leerlingenvervoer voor kinderen uit het buitengewoon onderwijs – 3605 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende problemen met het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs – 3616 (2022-2023)	53
VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsongevallen op tramsporen – 3393 (2022-2023)	69
VRAAG OM UITLEG van Klaas Sloomans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over beperkingen voor de organisatie van evenementen op gewestwegen – 3446 (2022-2023)	71
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fase 2 van basisbereikbaarheid – 3453 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Hoppinpunten – 3477 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de tegenstrijdige informatie over afgeschafte bushaltes in het kader van basisbereikbaarheid – 3611 (2022-2023)	74

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid op het openbaar vervoer en in het algemeen
– 3341 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over veiligheid op bussen en trams van De Lijn
– 3347 (2022-2023)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Collega's voor we van start gaan, wil ik wel één persoon bedanken, de stille werkster daar, mevrouw Spaey, onze verslaggeefster, want ik heb begrepen dat het vandaag uw laatste dag als verslaggeefster is, want u gaat een andere functie uitoefenen in het parlement. (*Applaus*)

Dank u wel om jarenlang onze wat vreemde hersenkronkels allemaal zo mooi in een verslag te verwerken, zodat dat ook voor het nageslacht nog na te lezen is. Dank u wel, mevrouw Spaey.

De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Gewoon een kleine anekdote om te beginnen. Dat is niet om het lang te trekken. Ik was minister, ik gaf een uitleg, maar ik had me vergist en ik belde de commissiesecretaris op. Hij zei dat hij het begreep, en het juist had opgeschreven. Dat is maar om aan te geven hoe belangrijk een goede verslaggeving is en hoe vaak die mensen ons misschien ook eigenlijk preventief behoeden van in de fout te gaan.

Dit is een vraag om uitleg over geweld, geweld in de samenleving, geweld op en rond het openbaar vervoer. Dat is een fenomeen dat hand over hand toeneemt, en ook om zich heen grijpt. Dat is een fenomeen waar we, denk ik – minister, mijn goede collega's, ik ga het in mijn eigen woorden vertellen – nooit in mogen berusten, dat eigenlijk de agressieve malloten – en andere kwalificaties die hiervoor te bedenken zijn – buschauffeurs dwingen om zich te laten opsluiten in een ijzeren kooi. Dat fenomeen mag dus nooit een 'fact of life' worden, iets dat onomkeerbaar is.

U doet dat ook, minister, we hebben het er al meerdere keren over gehad tijdens plenaire vergaderingen aan de hand van actuele vragen, maar ook in de commissie aan de hand van vragen om uitleg. Op 7 juli van dit jaar hebt u daaromtrent een rondetafel georganiseerd. Daar waren eigenlijk alle betrokken instanties aanwezig: de twee veiligheidsministers – die van Binnenlandse Zaken, Annelies Verlinden, en die van Justitie, Vincent Van Quickenborne – ook Ann Schoubs, directeur-generaal van De Lijn, de sectorfederatie – die eigenlijk luistert naar de naam Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers – maar ook de federale politie en het college van procureurs-generaal waren aanwezig, heel belangrijk in dezen.

Daar lagen een aantal maatregelen op tafel, die zijn daar ook besproken geweest: gebruik van bodycams door de controleurs, structureel overleg met de politiediensten, vlottere uitwisseling van camerabeelden en betere camera-bewaking, ook bij overstappunten, een verhoogde aandacht, en vooral ook een snellere behandeling van dergelijke dossiers door justitie. Minister, er is ook nog wat gesteggel geweest met de vakbonden.

Maar ik had daaromtrent de volgende vier vragen aan uw adres. Op welke wijze zal de extra capaciteit – van die 67 aangekondigde controleurs – worden ingezet?

Of met andere woorden: hoe gaat u en De Lijn hier beleidsmatig mee aan de slag?

Werd de veiligheidssituatie van de reiziger ook aangekaart? Het gaat over een chauffeur, maar de reiziger is ook 'partie prenante', zoals men dat zegt.

Wat waren de resultaten van het rondetafeloverleg, en hoe ziet de implementatie ervan er nu verder uit? Hoe zit het met de uitrol?

Ten slotte, voorziet u eveneens overleg met andere ministers, want het is natuurlijk een breed fenomeen dat begint bij het thuisfront, maar ook te maken heeft met Onderwijs, Welzijn, Inburgering en dergelijke meer. Ziet u ook daaromtrent vervolgstappen? Hebt u die ook eveneens in het achterhoofd of niet?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik moet het niet zeggen of herhalen: het thema veiligheid op en rond de bussen en trams van De Lijn is jammer genoeg – jammer genoeg moet ik zeggen – een thema dat hier heel vaak aan bod is gekomen, niet alleen hier in deze commissie, maar ook in de plenaire vergadering.

Het is uiteraard duidelijk dat er maatregelen moeten worden genomen. Die zijn een tijd geleden al geïnitieerd. Er zijn opnieuw een aantal gevallen van agressie geweest, waarna u – verstandig, denk ik – hebt voorgesteld om een rondetafelconferentie te organiseren met alle betrokken stakeholders, en om dan heel concrete maatregelen uit te werken.

Die rondetafel is niet op 7 juli doorgedaan, collega Keulen, maar op 11 juli. Het is een datum die bij mij nogal in het geheugen gegrift staat. Werken op 11 juli – we moeten ook feesten – kan nog lonen denk ik, minister, als daar een aantal heel concrete, goede maatregelen zijn uitgekomen. Dat is natuurlijk mijn vraag. Kunt u de uitkomst, de resultaten van die rondetafelvergadering over agressie tegen personeel van De Lijn nader duiden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor deze vragen. We hebben het er inderdaad al meer dan eens over gehad dat agressie op het openbaar vervoer ten aanzien van medewerkers van De Lijn, de partners of medereizigers absoluut onaanvaardbaar is en dat we daar ook op moeten blijven inzetten. Ik heb inderdaad op de Vlaamse Feestdag op 11 juli een rondetafel georganiseerd waarbij we onder anderen samengezeten hebben met minister Verlinden en minister Van Quickenborne van de federale overheid, de hoofdcommissaris van politiezone Vlas, korpschef Filip Devriendt, de korpschef van Brussel, de heer Koen Van Overtveldt, de voorzitter van het College van procureurs-generaal Patrick Vandenbruwaene en uiteraard ook met de directeur-generaal van De Lijn Ann Schoubs.

We hebben daar inderdaad een tienpuntenplan of een actieplan afgeklopt. Ik was zeer tevreden met de bijeenkomst en ook met de gedrevenheid die iedereen aan de dag legde om effectief ook een halt te kunnen toeroepen aan de vormen van agressie, zeker ten aanzien van mensen die een maatschappelijke dienstverlening doen zoals de mensen bij De Lijn. We hebben daar dus een tienpuntenplan of actieplan afgeklopt dat drie grote luiken omhelst: preventie, handhaving en vervolging.

Hoe staat het met de implementatie? Dat is een specifieke vraag van u. Het mag natuurlijk niet een plan, een mooie tekst zijn die nadien ergens in een kast

belandt en waar verder niets mee gebeurt. Dat is absoluut niet het opzet. Integendeel, we gaan met dit actieplan ook duidelijk aan de slag. Daarvoor is binnen de vervoersmaatschappij De Lijn een manager risicobeheer aangeduid om het volledige actieplan te monitoren, te coördineren en eventueel ook bij te sturen als dat nodig zou zijn. Die persoon is tegelijk dan ook de verbindings-officier voor zijn collega's bij de andere openbaarvervoermaatschappijen, alsook de contactpersoon bij de politie, bij andere administraties zoals Binnenlandse Zaken of Justitie. Kortom: hij zal dit allemaal opvolgen en blijven monitoren en coördineren.

Waar staan we vandaag? Zoals ik al zei, zijn er in ons actieplan tien punten opgenomen die op drie pijlers berusten. De eerste pijler is preventie. Daar hebben we vijf acties. De eerste actie is dat alle bussen van De Lijn uitgerust worden met afgesloten stuurposten. Dat project is lopend. We hebben daar recent nog een persmoment rond georganiseerd waarbij we onder meer in de stelplaats in Hasselt al een vierhonderdtal stuurposten konden afsluiten. De bedoeling is uiteraard dat de rest gaat volgen en dat we tegen eind dit jaar, minstens begin volgend jaar, het merendeel van de vloot afgesloten hebben.

Actieplan 2 is de aanwerving van de 67 extra lijncontroleurs. Mijnheer Keulen, dat was een specifieke vraag van u. We hebben er vandaag al 44 extra aangevraagd. Die zijn ook in opleiding. We blijven uiteraard ook inzetten om de resterende te rekruteren. Zoals eerder ook al gemeld, worden deze lijncontroleurs in hoofdorde ingezet op de assen waar we de meeste gevallen van agressie verwachten, maar dat wordt ook verder uitgerold want we zien dat zich overal al situaties van agressie voorgedaan hebben. Alleszins willen we de resterende, de overige 23, zo snel mogelijk aanwerven, zodat we daar echt een pak meer lijncontroleurs hebben. Initieel hadden we er een 170-tal. Daar komen er dan een zeventig of 67 bij. Dan hebben we er toch al een pak meer die mee kunnen zorgen voor veiligheid.

Een derde actie is de extra ondersteuning en de opleiding van de chauffeurs en ook van de lijncontroleurs. We zetten onder andere in op de herkenbaarheid van de lijncontroleurs door hun een nieuw uniform ter beschikking te stellen. We voorzien extra opleiding. Er is ook een opleiding specifiek rond nazorg bij een traumatische gebeurtenis. Op 2 oktober is er een bijeenkomst om dat allemaal verder in kaart te brengen.

Actieplan 4 is het protocol veilig op weg. Dat is een protocol van 2011. Daarvoor gaan we nu een versterkte samenwerking opzetten met de andere diensten. Met de andere diensten is daarover op 12 oktober een overleg ingepland. Daar zullen dus ook de partners die mee aanwezig waren bij de rondetafel verder de verschillende elementen die openbaar vervoer overschrijdend zijn verder behandelen.

Actieplan 5 is het gebruik en de uitwisseling van de camerabeelden. Ook daar wordt verder op ingezet. Er is bijvoorbeeld nog de vraag van de hoofdcommissaris van Antwerpen om hier ook mee aan te kunnen werken. Kortom: de coördinator van De Lijn, de verbindingsambtenaar zoals we hem ook kunnen noemen, zal daar nu verder mee aan de slag gaan en op 12 oktober met de andere partners de nodige gesprekken volgen.

De tweede pijler is handhaving en de aanpak van de incidenten op het terrein. Actieplan zes is een versterkte samenwerking tussen De Lijn en de politie met ook mogelijkheid tot digitale aangifte van zowel De Lijn alsook de exploitanten. We denken dat als die digitale aangifte automatisch gebeurt – dat kwam toen ook in de plenaire vergadering aan bod –, dat het zaak is dat De Lijn zelf en desgevallend ook de exploitanten zich automatisch ook burgerlijke partij stellen.

Dat nemen we zeker mee. Via een digitale aangifte kan dat ook veel sneller gebeuren. De Lijn zal zich dus zelf ook telkens als benadeelde partij aanmelden.

Verder worden ook de handhavingscharters met de verschillende politiezones ter harte genomen. Er wordt ook gekeken waar dat eventueel bijgestuurd moet worden.

Ook het voorbeeld van Kortrijk, de bestuurlijke maatregel zoals die daar een tijd geleden werd uitgerold, is mee opgenomen. De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VMSG) zal in actiepunt 7 mee betrokken worden, om te kijken hoe dat breed kan worden uitgerold en hoe ook andere lokale besturen in kennis kunnen worden gesteld van de mogelijkheid om desgevallend, zeker ten aanzien van jongeren die zich schuldig maken aan agressie, bestuurlijke maatregelen op te leggen.

De derde pijler is vervolging. Daar is er het engagement van de minister van Justitie om in actiepunt 8 de strafverzwaring mee op te nemen in het nieuwe strafwetboek dat in opmaak is, de strafverzwaring bij geweld tegen personen die een maatschappelijke functie waarnemen. Daar hebben we dus dat engagement gekregen. Actiepunt 9 is een provinciaal overleg tussen De Lijn, de politie en het openbaar ministerie inzake toezicht, opsporing en vervolging. Daar liggen onder meer de actualisaties van de samenwerkingsovereenkomsten op tafel en worden ook een aantal sjablonen voorgesteld, zodat men daar ook veel korter op de bal kan spelen qua doorgeven van informatie. Er is ook een structureel overleg ingepland met de diverse entiteiten om concrete afspraken op te maken.

Het laatste actiepunt betreft de De Lijn-controleurs die mee worden opgenomen in de federale werkgroep voor bodycams. Dat is ook een specifieke vraag die door ons op tafel is gelegd. Dat lag ook al op tafel binnen de verschillende OV-maatschappijen. Op de interministeriële conferentie (IMC) is dat ook al een paar keer ter sprake gekomen. Op 8 september is de werkgroep van onder meer de NMBS, de TEC, de MIVB en De Lijn ook samengekomen. Ook dat wordt dus verder uitgerold, samen met de federale overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

Kortom, het actieplan dat op de rondetafel besproken en geconcretiseerd is, is zeker geen dode letter. We zorgen dat alle neuzen in dezelfde richting gaan staan, dat er integraal gewerkt wordt en dat alle krachten gebundeld worden, zodat er eens te meer wordt ingezet op sensibilisering, op preventie, maar ook op vervolging en handhaving. We blijven dan ook de boodschap uitdragen dat elke vorm van agressie, verbaal, maar zeker fysiek, absoluut onaanvaardbaar is. Ik ben dan ook blij met het engagement van iedereen die aan de rondetafel deelnam om daar ook de nodige maatregelen toe te nemen, zodat het in de toekomst hopelijk veiliger is voor al onze werknemers, maar ook voor de reizigers, om hun job uit te oefenen of om zich met het openbaar vervoer te verplaatsen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Dank u wel, minister. Het antwoord is belangrijk, goed en ook veel omvattend, want dat gaat inderdaad niet met een vingerknipoplossing van de baan zijn. We moeten vooral het signaal geven dat we de reiziger een veilige omgeving kunnen bezorgen. En reizigers zijn mensen van alle leeftijden. Dat is heel belangrijk, dat imago dat het openbaar vervoer een 'safe haven' is, een veilige plek. Ten tweede gaat het uiteraard ook over respect voor de chauffeurs, mensen die gewoon hun werk doen en eigenlijk absoluut geen schrik horen te hebben om op hun gezicht te krijgen. Voor wat zouden die schrik moeten hebben? Inderdaad, omdat daar een aantal geweldenaars zijn. En daar denk ik dat die pakkans belangrijk is. Het is belangrijk om verder in te zetten op het vergroten van het contingent van De Lijn-controleurs, maar ten

tweede ook op die bodycams. Het is belangrijk dat als men slechte dingen in de zin heeft, men weet dat er een reële pakkans is door camera's en identificatiemogelijkheden, met risico op betrapting. Misschien brengt dat een aantal mensen met slechte bedoelingen al tot inkeer.

Misschien moet er ook overwogen worden – en dat heb ik u nog niet horen zeggen, minister – dat er op die probleemlijnen en probleemverbindingen op bepaalde tijdstippen eventueel ook politie aanwezig kan zijn op die bussen, al dan niet in burger.

Het absolute sluitstuk is dan inderdaad de vervolging, met name dat justitie, indien men overtreders en geweldenaars kan betrappen en in de boeien slaan, ook reëel naar berechting gaat en dat er gesanctioneerd wordt. Dat laatste is heel belangrijk. Daarom is het ook belangrijk dat de procureurs-generaal rond de tafel zaten. Ik heb u ook horen spreken over strafverzwaring. Ook als maatschappelijk signaal is dat heel belangrijk.

Dit zal maar lukken, minister, als je inderdaad kunt spreken van een volgehouden inspanning. Want dit ga je ook niet alleen doen met wat crisismanagement. Dat moet op een zeker ogenblik als het ware in de structuur, in de werkorganisatie, in de modus operandi van ons openbaar vervoer aanwezig zijn, hoe jammer het ook is, want dat kost veel geld, tijd en energie, maar dat zijn we verplicht aan de chauffeurs en ook aan de reizigers.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik denk dat er een goed actieplan op tafel ligt. Ik denk dat het belangrijk is om ook dat te zeggen. Alle steun daarvoor, en voor het uitwerken en realiseren van al die concrete acties, de ene al belangrijker dan de andere, denk ik. Op de ene hebben we zelf vanuit Vlaanderen, vanuit De Lijn ook vat. Op andere is dat iets anders, maar ook die federale elementen zijn natuurlijk ook echt wel van belang. Er is de strafverzwaring ten aanzien van mensen als het gaat over iemand met een maatschappelijk belangrijke functie. Dat gaat uiteraard niet alleen over mensen van De Lijn. Er zijn er ook anderen, denk maar aan onze gezondheidszorgverstrekkers, aan mensen van de dienst 100, aan brandweerlui en dergelijke meer. Het moet echt gedaan zijn met geweld, zowel verbaal als fysiek, en met het boycotten van het uitoefenen van hun job. Ik denk dat we daar niet streng genoeg voor kunnen zijn.

Er zijn een heel aantal initiatieven inzake preventie en handhaving. Die zijn echt wel van belang. Die camera's op de bussen en trams, ik pleit daar al jaren voor. We zijn nu echt goed op weg wat dat betreft. Er zijn de stuurposten en de 67 extra controleurs. Er is meer samenwerking met de lokale politie op die lijnen waar het moeilijker is. Dat is ook belangrijk. Ook zijn er de bodycams. Dat is echt wel een stap vooruit indien dat zou lukken, maar ook dat is weer onzeker. Ik wil dus benadrukken dat dit van belang is tegenover alle hier aanwezige partijen die ook federaal iets te zeggen hebben. Wij zijn daar vooralsnog niet bij, maar bon, wij zullen ook op die nagel blijven kloppen. Ik vind het echt belangrijk dat ook die bodycamproefprojecten enzovoort kunnen plaatsvinden.

Ik heb een kleine vraag over die afgesloten stuurposten. U heb het heel specifiek over afgesloten stuurposten. Gaat het daarover of gaat het over afsluitbare stuurposten? Dat is geen semantische discussie. Het is echt een discussie over hoe die stuurpost eruitziet. We weten dat dat nogal leeft bij het personeel. Zij willen eigenlijk veeleer afsluitbare dan afgesloten stuurposten. Waarover gaat dat?

Voorzitter, tot slot heb ik een belangrijke vraag. We hebben nu het actieplan. In hoeverre is daar nu over gecommuniceerd en overlegd met het personeel, en hoe

staat het met de appreciatie van het personeel en de vakbonden als vertegenwoordiger van het personeel ten aanzien van dat plan?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, dank u wel voor deze vragen, die ons allemaal na aan het hart liggen, denk ik. We willen allemaal dat er iets gebeurt aan de veiligheid voor de chauffeurs op de bussen van De Lijn. Ik kan mij in grote mate aansluiten bij wat de collega's hier hebben gezegd en bij de diverse aandachtspunten, zowel preventie als handhaving als bestraffing. Goed dat daar werk van wordt gemaakt.

Minister, ik wil in concreto ingaan op het principe van de afgesloten stuurposten. Ik heb u daar in de loop van het zomerreces een schriftelijke vraag over gesteld. Ik denk, collega Maertens, dat het belangrijk is dat die afgesloten stuurpost zo veel mogelijk een optionele situatie is, dus dat de chauffeur zelf kan kiezen, afhankelijk van de lijn en misschien ook van zijn of haar humeur van die dag, of hij of zij die stuurpost open of gesloten laat. Maar dat de mogelijkheid moet bestaan, dat is wel duidelijk, denk ik. Minister, in uw antwoord zei u dat er op 31 december van vorig jaar nog maar 32 bussen met zo'n afgesloten stuurpost waren ingericht. Vandaag zegt u dat er in Hasselt al vierhonderd stuurposten zijn ingericht, maar op de schriftelijke vraag antwoordde u dat dat een eerste gunning voor vierhonderd bussen was, maar dat de eerste leveringen voorzien waren voor het einde van de zomervakantie en dat De Lijn bevestigt dat de inbouw van deze schermen midden september zou starten. Klopt het dan dat De Lijn erin is geslaagd om op een tiental dagen tijd die vierhonderd schermen te plaatsen? Dat zou mij verheugen, want dat zou betekenen dat men toch een zekere snelheid kan aannemen. Ik vond toch dat uit uw antwoord bleek dat het iets te traag – naar mijn zin – ging. Ik wil u dan ook vragen hoe het met die andere aanbestedingen staat. Zijn die vierhonderd bussen al daadwerkelijk met die schermen uitgerust, of is dat veeleer nog 'work in progress'?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Voorzitter, het is een zeer belangrijke vraag om als eerste vraag van onze laatste zittingstijd van deze legislatuur in deze commissie te behandelen. Veiligheid op het openbaar vervoer moet ons allemaal aanbelangen. Het is ook heel goed dat er nu samen met de federale overheid een plan op tafel is gekomen waar hopelijk zo snel mogelijk aan wordt gewerkt.

Ik heb vastgesteld dat mijn ideetje dat ik eens in een plenaire vergadering lanceerde om ook aan omstaanders trainingen te geven – want ook aan haltes is er geweld, niet alleen op de bussen –, het niet heeft gehaald. Geen nood, het kan misschien later nog komen.

Ik had wel een vraag over de stuurposten. U spreekt over de bussen van De Lijn maar ook de private exploitanten hebben bussen rondrijden. Ze hebben ook geen of nauwelijks stuurposten. Hoe zit het daarmee? Is er ergens een subsidie voorzien of wordt dat in de toekomstige contracten opgenomen? Moeten de exploitanten dat helemaal zelf op zich nemen? Als ze dat al willen doen, vrees ik dat toch weer grote extra kosten voor hen zullen zijn. Graag kreeg ik hierover meer informatie.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik wil me ook graag aansluiten. Het is een problematiek waar we het al meermaals over hebben gehad. Ik denk dat iedereen het erover eens is dat iedereen op een veilige manier zijn job zou moeten kunnen uitoefenen.

In het actieplan staan uiteraard goede punten. Ik heb een aantal concrete vragen. Het afsluiten van de stuurposten is in de nieuwe voertuigen evident. Ik zou toch mijn bezorgdheid willen uiten over de oudere voertuigen waar het afsluiten, zodra ze tien jaar oud zijn, niet meer wordt voorzien, als ik het goed heb begrepen. Met de LEZ-zones (lage-emissiezone) zijn er verschuivingen gebeurd met de voertuigen. In bepaalde gebieden zou er daardoor een concentratie zijn aan oudere voertuigen die geen afgesloten stuurposten zouden krijgen, wat niet bevorderlijk zou zijn voor het welzijn van de chauffeurs.

In het actieplan wordt gesproken over nieuwe uniformen en extra opleidingen voor de controleurs. Ik heb begrepen dat men bij De Lijn al een tijdje bezig is met die nieuwe uniformen. Ik hoop dat er op korte tijd schot in de zaak komt. Het zou misschien ook wel goed zijn om op de een of andere manier te verduidelijken wat eigenlijk de bevoegdheden van een controleur zijn. Ik heb begrepen dat er een paar jaar geleden een project Trammelant was waarbij medewerkers van De Lijn naar de scholen gingen om daar uitleg te geven over hoe men respectvol handelt op het openbaar vervoer. Op dit moment lijkt me dat nog altijd aan de orde. Het zou misschien niet slecht zijn om dit opnieuw te bekijken.

Voorzitter, ik weet niet of het waar is maar het zou zo zijn dat chauffeurs die slachtoffer worden van agressie, relatief lang moeten wachten voor ze begeleiding kunnen krijgen. We spreken dan al gauw over enkele weken, wat ook niet echt bevorderlijk is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ook op mijn beurt bedankt voor de bijkomende vragen.

Ik begin met de controleurs. Bij aanvang van deze legislatuur hadden we er 156 in dienst. Met de bijkomende aanwervingen zitten we op ruim 243 controleurs. We gaan die heel gericht inzetten, specifiek inderdaad op de drukke punten. Waar we al meerdere gevallen van agressie hebben gehad, worden ze zeker doelgericht ingezet. De vacante plaatsen, daar maken we zeker snel werk van.

Dan is er de discussie over afgesloten of afsluitbare stuurposten. Het heeft lang geduurd, dat klopt, maar daar is ook het vakbondsoverleg aan voorafgegaan. De ene wil een volledig afgesloten post, de andere een afsluitbare post, om toch nog een babbeltje te kunnen slaan met de reizigers. We honoreren dat wat de mensen op het terrein zelf willen.

Er was wat onduidelijkheid over hoeveel bussen al voorzien waren. Mijnheer Bex, het klopt dat er initieel 32 bussen voorzien waren, omdat dat vroeger niet standaard werd gevraagd. In de toekomst zal dat wel als een standardelement worden toegevoegd.

U weet dat wij drie merken bussen hebben rondrijden – VDL, IVECO en Van Hool – en dat die elk ook nog een gamma verschillende modellen hebben. Het is dus niet zo dat, als je een prototype hebt, dat automatisch van toepassing kan worden voor elke bus. Dat vraagt dus wel wat maatwerk. Er zijn prototypes voor uitgewerkt. Er waren een aantal prototypes waarbij er reflectie optrad in de dodehoekspiegel. Daar moet allemaal rekening mee worden gehouden en dus kan men niet over één nacht ijs gaan.

Toen ik recent een bezoek bracht aan de stelplaats in Hasselt, waar voornamelijk VDL-bussen staan, zag ik dat men gestart is om de vierhonderd bussen tegen het eind van het jaar – we gaan die bussen niet allemaal in één keer zo voorzien, want dan staan die allemaal stil en krijgen we weer te veel afgeschafte busritten – allemaal te voorzien van een afsluitbare stuurpost. Ook voor de bussen

van Van Hool en IVECO is men in september begonnen met de onderhandelingen en de bestekken.

Men verwacht dat het gros van onze bussen in het voorjaar van 2024 van een afsluitbare stuurpost voorzien zal zijn. Dat gaat in totaal om zo'n 1800 bussen.

Ik heb zelf al de vraag gekregen, mevrouw Robeyns, van een buschauffeur in Kinrooi, die rondrijdt met een bus van meer dan tien jaar en ook snel zo'n afsluitbare stuurpost wil. U weet ook dat we die oude bussen zo snel mogelijk willen uitfaseren vanwege de luchtkwaliteit. Er zit vertraging op de levering van elektrische bussen, buiten onze wil om. We gaan er eerst voor zorgen dat de bussen die nog geruime tijd blijven rijden, zo snel mogelijk worden omgebouwd. Ik weet dat de vakbonden vragen om dat ook voor bussen van vijftien jaar oud te doen, maar u weet dat we volop werk maken van de uitfasering van Euro III- en Euro IV-bussen. We zorgen er in elk geval zo snel mogelijk voor dat het gros van de vloot een afsluitbare stuurpost heeft.

Natuurlijk is het ook aan de chauffeurs om in de stuurpost te blijven zitten. We horen bij sommige gevallen van agressie dat chauffeurs hun bus verlaten; dan is zo'n afsluitbare stuurpost ook geen oplossing.

Dan kom ik tot de vragen over chauffeurs die te lang moeten wachten op begeleiding of een nazorgtraject. Dat probleem is mij niet bekend, dus ik vraag het na. Het is in elk geval de bedoeling dat elk slachtoffer zo snel mogelijk in een nazorgtraject wordt gebracht.

Ik denk dat ik daarmee alle vragen beantwoord heb. *(Opmerkingen van Karin Brouwers)*

Wat de onderaannemers betreft: we hebben contracten met onze onderaannemers, dus we kunnen hen als dusdanig niet onmiddellijk verplichten om dat te doen. We kijken eerst naar wat we met de vloot van De Lijn doen, maar ik neem aan dat een pachter die ook volop met het welzijn van zijn werknemers is begaan, de nodige maatregelen zal nemen toekomstgericht. Maar dat is aan hen. Het stond tot op heden niet in de standaardcontracten en we kunnen ook niet continu gaan inbreken in al die contracten, want dat geeft ook voor hen meerkosten. Ik neem in elk geval aan dat zij de veiligheid van hun werknemers hoog in het vaandel dragen en dienaangaande de nodige maatregelen nemen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Dat was meteen een interessant debat over een relevant thema dat ook rond de keukentafel besproken wordt.

Minister, ik denk dat vooral de opvolging heel belangrijk is, zowel op het vlak van de uitrol van een aantal operationele maatregelen alsook op het vlak van de inzet van politie, justitie en de controleurs. Ik denk dat u uzelf en ook de partners moet verplichten om op gezette tijdstippen vervolgvergaderingen van die ronde tafels te organiseren, omdat de actualiteit zo snel gaat en de incidenten elkaar spijtig genoeg opvolgen, waarbij er dan weer andere zaken de bovenhand krijgen. Dit verdient permanente aandacht, in het belang van de chauffeurs, maar evenzeer in het belang van de reizigers. De boodschap moet zijn dat het openbaar vervoer in Vlaanderen veilig is.

Ik dank u voor de geleverde inspanningen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u voor de bijkomende verduidelijking.

Ik denk dat het ambitieniveau hoog mag en moet zijn, en dat het dat ook is. We mogen de lat op het vlak van veiligheid op en rond onze bussen en trams hoog leggen. Dat zal de aantrekkelijkheid van ons openbaar vervoer alleen maar ten goede komen.

We hebben een actieplan met heel wat concrete acties inzake preventie, handhaving en vervolging. Ik wil u en De Lijn ook vragen om zeker door te zetten met wat ik 'in your face'-campagnes noem, campagnes die mensen wakker schudden, zodat er soms misschien ook wat meer durf is bij omstanders om de sociale controle echt uit te oefenen en ervoor te zorgen dat verbaal en fysiek geweld voorkomen wordt of, als er zich iets voordoet, heel snel in de kiem wordt gesmoord.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de staat van de Antwerpse premetro – 3476 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de renovatie van de Antwerpse premetro – 3498 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de geplande werkzaamheden aan de tramverbinding Antwerpen-Linkeroever – 3602 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Goedemiddag, minister, collega's. Minister, sinds januari stel ik u vragen over de staat van de premetro in Antwerpen. Vlak voor het zomerreces hebben we er nog een discussie over gehad. We kunnen de draad nu al meteen weer oppikken. De situatie is bekend, de Antwerpse premetrokokers – de ene dateert uit de jaren 70, de andere uit de jaren 90 – zouden bij intensief gebruik – wat ook het geval is, ze worden intensief gebruikt – na 25 jaar volledig hersteld moeten worden.

Dat is dus niet gebeurd. De ene koker wordt al meer dan vijftig jaar gebruikt, de andere al meer dan dertig jaar. Ze werden niet onderhouden en de gevolgen zijn intussen algemeen bekend: er is betonrot, waterproblematiek, versleten infrastructuur. Het is 'an accident waiting to happen' voor Antwerpenaren, voor eender wie gebruik maakt van de premetrokokers.

Eigenlijk denk ik dat de gebruiker van het openbaar vervoer voor een stuk een gouden medaille verdient voor hordelopen. Ofwel komen bussen of trams te laat. Ofwel komen ze niet opdagen, er is niet altijd nauwkeurige informatie. De lijnen worden aangepast. Je moet soms overstappen om pakweg van Antwerpen naar Hoboken te gaan, van trams naar bussen, niet evident. Nu heb je dus ook de infrastructuur van de premetrokokers. Dat is toch wel het kloppend hart – de centrale ader – van alles wat openbaar vervoer is in Antwerpen. Die moet dringend hersteld worden.

Dan heb ik u al lang gevraagd naar welk scenario we gaan en hoe we dat gaan doen. Dan plots, enkele weken geleden, stond in de kranten dat De Lijn verschillende scenario's aan het onderzoeken is. Ik heb gehoord en vernomen dat we

daar vandaag het antwoord op krijgen. Nu, een aantal weken geleden waren er heel wat Antwerpenaren – mensen – zich natuurlijk logischerwijze zorgen aan het maken. De scenario's die naar boven kwamen gingen onder andere over een mogelijke volledige sluiting om het allemaal te herstellen, of het deels sluiten.

Mensen rekenen keihard op die premetrokoker. Mensen rekenen op die verbinding tussen de linker- en de rechteroever. Dat zijn mensen die het nodig hebben om naar hun werk te gaan, mensen die het nodig hebben om vrienden en familie te bezoeken, mensen die weinig andere alternatieven zien. Ik moet het niet hebben over allerlei liften van tunnels die niet werken.

De veerdienst, daar hebben we het al meer dan genoeg over gehad. Gelukkig komt daar nu een extra aanbod in, maar goed, dat is ook wel iets cruciaal. Zal dat wel voldoende zijn? Zullen er voldoende alternatieven zijn voor mensen die rekenen op die verbinding? Mensen begonnen zich zorgen te maken. Iedereen begon zich zorgen te maken als ik het goed las: u, minister, de mensen van De Lijn, de schepen in Antwerpen en uiteraard de gebruikers.

Maar goed, ik ben zeer benieuwd om te horen welk scenario eraan komt. Alhoewel ik erbij moet zeggen dat ik enorm verbaasd ben over hoe het allemaal aan het lopen is. Zoals ik net heb gezegd weet men dat al lang. Men weet dat die kokers er zijn en dat men die na 25 jaar moet herstellen.

Iemand van de vakbonden verwoordde het in de kranten heel goed. Men ging uit van een filosofie van zolang er niets misloopt, doen we er niets aan. Zolang er niets misloopt doen we niets, en wat is dan vandaag de dag de situatie, minister? Op het moment dat de grootste werf van de eeuw de rechteroever bereikt – de Oosterweelwerken, waarvan u altijd hebt gezegd dat het openbaar vervoer de ruggengraat gaat zijn van het alternatief, dat u mensen daarnaartoe zou begeleiden zodat ze niet moeten rekenen op de auto – wat gaat men dan doen? Dan gaat men die open ader van het openbaar vervoer in Antwerpen aanpakken op een manier die straks hopelijk meer duidelijkheid zal brengen, maar waar heel veel mensen zich zorgen over maken.

Bovendien kwam er ook nog een ander stukje, het was enkel goed nieuws over de metro's precies. Deze zomer kwam er nog een ander stukje over de vuilheid, de slordigheid, de slechte staat van de premetro's in Antwerpen, niet enkel de kokers waar de trams door moeten rijden, maar ook de netheid en hoe mensen dat ervaren.

Ik moet zeggen als Antwerpenaar dat ik heel erg graag denk dat mijn stad het centrum van de wereld is en de mooiste plek op aarde. Ik denk dat daar ook heel veel argumenten voor zijn, collega's, maar ik vrees wel dat als mensen van ergens anders naar onze stad komen en gebruikmaken van de premetrokokers, zij een lichtjes ander beeld krijgen: urinegeur, plafonds met waterlekken, lichten die niet werken, deuren die dichtgetimmerd zijn, en dat voor bijna alle premetrohaltes in Antwerpen.

Gelukkig is er nog de halte Opera, die is mooi, die is recent aangelegd, daar kun je mee uitpakken, maar dan moet je hopen dat de mensen daar toekomen en daar ook uitstappen. Het dak is daar inderdaad ondertussen ook al af, dus kijk, het kan snel verkeren.

Maar die haltes en die premetro's – hoe mensen die rekenen op het openbaar vervoer dat ervaren, maar ook als publieke ruimte – zijn gewoon jarenlang verwaarloosd, en daar dragen mensen nu de gevolgen van. Dat is ook een verwaarlozing die denk ik komt door politieke keuzes. Althans, ik denk dat niet alleen, ook de mensen van de vakbonden hebben gereageerd op de huidige malaise en zijn daar heel erg duidelijk in.

Ik heb daar allerlei vragen over voor u. Het belangrijkste is natuurlijk – en ik ben in blijde verwachting over wat het nu is – wat er nu gaat gebeuren met die premetrokokers in Antwerpen. Op welke manier gaan we dat aanpakken? Is daar overleg over geweest met reizigersorganisaties? Hoe hebben zij daarnaar gekeken? Welk overleg heeft er plaatsgevonden?

Ik ben heel erg benieuwd en ik moet zeggen, voorzitter, het is voor mij ook een beetje uniek. Ik zit hier nu negen of tien jaar in dit parlement en het is de eerste keer dat ik te horen krijg, vlak voordat ik een vraag stel, dat iemand van De Lijn komt om antwoord te geven. Ik ben daar zeer blij mee, voor alle duidelijkheid, maar het zorgt voor een unicum. Ik hoop dat het straks goed nieuws is, maar ik vrees ervoor, want kan er eigenlijk nog goed nieuws komen met de erbarmelijke staat van de premetro's en met wat er moet gebeuren?

Dus mijn vraag aan u, minister, is: wat is het nu? Wat zal er gebeuren? Wat is uw persoonlijke mening eigenlijk op dit moment over de staat van de Antwerpse premetro, los van de kokers, maar op vlak van de netheid en het onderhoud? Wat is eigenlijk de frequentie van schoonmaak, het klein en groot onderhoud in de premetrostations in Antwerpen? Wie is er eigenlijk bevoegd voor de schoonmaak en onderhoud? Hoe zijn die budgetten van schoonmaak en onderhoud eigenlijk geëvalueerd de voorbije legislatuur?

Ik ben ook wel benieuwd naar wanneer er voor het laatst een risicoanalyse werd gedaan van de Antwerpse premetro, in functie van veiligheid en bij calamiteiten. Wat ik ook altijd heb gezegd is dat het niet enkel aangepakt moet worden omdat het versleten is, maar het is ook een kwestie van: wat als er iets zou gebeuren? Wat als er iets zou gebeuren? Heeft men rekening gehouden met de scenario's als er een ongeluk gebeurt, als er iets instort, wat dat wil zeggen voor de mensen die daar zijn? Welke scenario's worden in kaart gebracht, op welke manier? En hoe komt het dan – als dat in kaart is gebracht – dat men nog altijd niets heeft gedaan?

Dit is de laatste vraag die ik nu zal stellen. Uit ervaring weet ik dat het de gewoonte is om pendelaars pas op het laatste moment te informeren. Ik denk aan de afschaffing van tram 4 in Deurne, of de inkorting van trams in Hoboken. Wanneer – als we hier vandaag nieuws krijgen, een unicum, een primeur – gaat die communicatie dan op een deftige manier gebeuren naar de pendelaars?

Alle vragen zijn relevant, maar de belangrijkste vragen zijn: wat is het nu en op welke manieren gaat u het communiceren naar de Antwerpenaar?

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, ik zal het nieuwe parlementaire jaar beginnen met positief nieuws: de kwestie van het veer. Dat er weer twee veren worden ingelegd tussen linker- en rechteroever, is een zeer goede zaak. Ik denk dat het ook absurd was dat er op een bepaald moment is beslist om dat terug te brengen tot één. Er is veel verzet tegen geweest. Er is veel protest geweest. En dat komt nu terug, dus dat is een heel goede zaak.

Maar daarom ben ik echt niet minder verontwaardigd over dat nieuws van de premetro en zeker de verbinding tussen linker- en rechteroever. De metro van Londen, beste collega's, is 160 jaar oud. Die werkt perfect. De tunnel van Antwerpen naar Linkeroever is dertig jaar oud en die is tot op de draad versleten. En de verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering daarin, minister, die is verpletterend. Jaren hebben jullie bespaard op onderhoud. Jaren hebben jullie bespaard op De Lijn. Grote woorden over de modal shift aan de ene kant, maar onder-tussen het openbaar vervoer compleet laten verkommeren.

Jaren van besparen, en het gevolg is dat jullie nu de verkeerschaos gewoon organiseren in Antwerpen: grote werken – we zullen meteen zien hoe – aan die premetro, grote werken aan de verbinding tussen linker- en rechteroever, tijdens Oosterweelwerken die op kruissnelheid komen op rechteroever. Hoe kunt u het verzinnen? Hoe kan het dat niemand in heel deze regering, niemand in de vorige regering, eens heeft proberen vooruit te denken hoe we de mobiliteit in die stad recht gingen houden tijdens de Oosterweelwerken? Neen, men knipt gewoon de levensader over de Schelde door tijdens die werken. We hebben hier net een film die is uitgekomen over Antwerpen als bezette stad. Ik denk dat we er binnenkort een kunnen draaien over Antwerpen als vastgezette stad, want ik vrees dat dat is waar dat we de komende jaren naartoe gaan.

Als het gaat over de verbinding tussen linker- en rechteroever, dan is het veer om het kwartier een vooruitgang, maar dat is uiteraard geen vervanging van een dienstregeling van vier trams die door de koker rijden. Er blijven problemen met de liften van de voetgangerstunnel. Er is net nog een buslijn afgeschaft tussen linker- en rechteroever. En dan is men nu van plan om te knippen in de tramlijn in de tramkoker. Ik vraag mij soms af of jullie nog willen dat er mensen van de ene naar de andere kant van de Schelde gaan, of dat iedereen gewoon thuis moet blijven. Ik dacht dat corona voorbij was, maar het is precies nog altijd 'blijf in uw kot'.

Boven op die verkeerschaos komt dan ook nog eens communicatiechaos. De Lijn kondigt gewoon even doodleuk aan dat men tussen 2024 en 2027 de kokers gaat renoveren. En niemand kan zeggen hoe. Niemand kan zeggen met welke impact. Niemand kan zeggen hoe de mensen nog op hun bestemming gaan raken. Zet u nu eens in de plaats van een reiziger die afhankelijk is van een bus, die afhankelijk is van een tram, en met wie op deze manier wordt omgegaan. Ik vind dat echt erbarmelijk van de Vlaamse Regering, maar ook van De Lijn, mevrouw Schoubs.

Mijn vragen liggen in dezelfde lijn als die van de heer Annouri. Over welke kokers hebben we het nu net? Welke moeten er op korte termijn gerenoveerd worden? Ik heb gehoord dat er groene, gele en rode kokers bestaan. Welke kokers hebben welke kleur? Op welke termijn moeten die gerenoveerd worden? Hoeveel reizigers maken er gebruik van die kokers die op korte termijn gerenoveerd moeten worden?

Wat is de timing van de werken? Wanneer zullen ze starten? Wanneer moeten ze afgerond zijn? En welke hinder gaan die met zich meebrengen? Hoe lang gaat die hinder duren in de verschillende scenario's? Ik lees in de krant een half jaar, ik hoor op andere plekken twee jaar. Wat zal het zijn? Voor welk scenario wordt er gekozen?

Welke maatregelen worden er getroffen om de hinder te beperken in elk scenario? Zal er bovengronds extra aanbod worden voorzien? Hoe gaat de gebruiker van openbaar vervoer de Schelde nog kunnen oversteken? Wat wordt daarvoor gepland? Wat wordt daar tegenaan gesmeten?

En dan ga ik naar de oorzaken, minister. Welke middelen werden er in de huidige en de vorige legislatuur geïnvesteerd in het onderhoud van de premetro en welke investeringen waren nodig om die infrastructuur op een goede manier te onderhouden?

En ten slotte gaat het niet alleen over het onderbreken van kokers of over het renoveren van kokers. Blijkbaar is die straat ondertussen zo slecht, dat er een ondergrondse zone 30 wordt ingevoerd in Antwerpen. Bovengronds is dat een zeer goede zaak, een zone 30. Dat is veilig. Ondergronds leidt dat vooral tot vertragingen. Wat zal de invloed zijn van die snelheidsbeperking op de frequentie

en de capaciteit van de tramlijnen die door die kokers moeten? Want het gaat uiteraard niet alleen over die kokers. We spreken over tramlijnen tot in Boechout en verder, die allemaal geïmpacteerd worden door die snelheidsverlaging. Dus wat is de impact daarvan op de dienstverlening?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, Antwerpen voert momenteel gigantische infrastructuurwerken uit met de aanleg van de Oosterweelverbinding. De bedoeling is om de mobiliteit rond Antwerpen een nieuwe dimensie te geven om verplaatsingen in de toekomst vlotter en duurzamer te maken. Maar het is natuurlijk zo dat tegelijkertijd ook de bestaande infrastructuur moet worden onderhouden, en daar dreigt het nu fout te lopen.

Zoals we allemaal weten, is het metronetwerk van de stad sterk verouderd en moeten er dringend onderhouds- en renovatiewerken gebeuren om het tramverkeer efficiënt en veilig te houden. Een deel van het netwerk is intussen bijna vijftig jaar oud en tot op de draad versleten. Het is al gezegd: binnenkort zal uit veiligheidsoverwegingen in het oudste deel van de premetro een snelheidsbeperking van 27 kilometer per uur worden ingevoerd. De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn meldt dat uitstel van die onderhoudswerken niet meer kan, zeker op het traject tussen de Antwerpse rechter- en linkeroever, en een van de scenario's is dat dit traject gedurende een half jaar zal moeten worden gesloten. Er wordt onderzocht hoe men de werken kan aanpakken, welke alternatieven er zijn en hoe de hinder voor de reizigers kan worden beperkt. Momenteel zou men geen verdere details kunnen geven, ook niet over de timing, aldus De Lijn. Ik hoop dat we nu met de presentatie wat meer duiding kunnen krijgen. Nochtans dringen TreinTramBus en diverse mobiliteitsexperts aan op snelle actie en duidelijkheid.

Het voorstel van De Lijn om de tramverbinding tussen rechter- en linkeroever een half jaar stil te leggen, stuit ondertussen toch wel op heel wat verzet. Zoals gezegd vindt TreinTramBus dit onaanvaardbaar, zeker met de hinder door de Oosterweelwerken in het vooruitzicht, want voor wie met de fiets of het openbaar vervoer de Schelde wil oversteken, valt zo inderdaad een cruciale tramverbinding weg en er wordt gevreesd dat de gevolgen voor de reiziger in dat geval groot zullen zijn. Als je de verbinding zes maanden sluit, geraken mensen nog maar zeer moeilijk met alternatieve vervoersmiddelen van linker- naar rechteroever. TreinTramBus pleit er verder voor dat het tramverkeer enkel 's avonds zou worden stilgelegd, dat de werken 's nachts zouden worden uitgevoerd en dat 's ochtends de trams weer in gebruik zouden kunnen worden genomen. Een nadeel is dat de werken dan wel langer zullen duren, maar het openbaar vervoer blijft dan ten minste wel sterk als men het nodig heeft.

Bovendien worden de park-and-rides Linkeroever en Melsele, die er zijn voor wie vanuit Oost-Vlaanderen komt, meteen nutteloos, en dat terwijl het concept van park-and-rides het toch al moeilijk heeft om te worden aanvaard door het grote publiek.

In een reactie verklaarde u geen inzage te hebben in de plannen van De Lijn. Momenteel loopt er dan ook een studie binnen De Lijn waarin verschillende scenario's worden bekeken om de premetrokokers op de as Belgiëlei-Centraal Station en de as Groenplaats-Linkeroever te renoveren, maar u zou hierover door De Lijn nog geen toelichting hebben gekregen.

Minister, hebt u ondertussen al meer toelichting gekregen van De Lijn, met name wat die studie betreft? Indien er toch een tijdelijke sluiting zou komen, hoe wilt u die opvangen? Kan de Waaslandtunnel daarin een rol spelen? Zult u streven naar een versterking van de veerdiensten om de problemen op te vangen die

pendelaars met alternatieve vervoersmiddelen uit het Waasland zullen onder vinden? Blijkbaar zou dat positief zijn. Moeten hieromtrent dan nieuwe vergunningen worden uitgeschreven? Ten slotte, zullen de park-and-rides Linkeroever en Melsele ook worden geëxploiteerd voor de opslag van nieuwe voertuigen, zoals die aan de Noorderlaan in Merksem?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vragen die hier zijn gesteld. Ik wil toch met het volgende beginnen. We hebben het in deze commissie vaak over de investeringen, de noodzakelijke investeringen in alles wat het openbaar vervoer aanbelangt. Dat gaat over onze spoorlijnen, dat gaat over de spoortoestellen, dat gaat over onze trams, dat gaat over onze bussen. Kortom, er zijn heel veel noden. Dat is één. Ja, we hebben een enorme onderhoudsachterstand. De meeste commissieleden erkennen dat hier ook. Waarom zeg ik dat? Omdat ik toch wel gepikeerd ben als ik in een krant moet lezen dat ik op een grote zak geld zou zitten, dat ik die zak geld eigenlijk volledig en alleen zou moeten besteden in een stedelijke regio waar de nood hoog is en dat ik in al de andere gebieden maar niks moet doen. Dat lees ik in een krant. Ik lees daar ook een oproep dat de toekomstige minister van Mobiliteit het best een minister van Antwerpen zou zijn. Dat is een oproep door de schepen van Antwerpen, voor alle duidelijkheid. Daar staat ook in, en dat wil ik absoluut tegenspreken, dat zo'n Antwerps minister alleszins zou hebben gebruikgemaakt van het budget dat de vorige minister in 2018 zou hebben opzijgezet voor de vernieuwing van het tramnet. *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

Mijnheer Bex, ik ben blij dat u het zegt. Er is inderdaad op het einde van de legislatuur aangekondigd dat er negenhonderd elektrische bussen zouden worden aangekocht en dat er 300 miljoen euro ter beschikking was voor een tramnet. Wel, ik heb dat geld nooit gezien. Ik pik het dan niet dat een Antwerpse schepen zonder meer komt zeggen dat ik op een grote zak geld zit die ik niet gebruik. Dat is daaromtrent allereerst mijn boodschap.

Nu, we hebben het vaker gehad over de tramsporen. We hebben het ook vaker gehad over de enorme onderhoudsachterstand. Maar ik wil tegelijk opnieuw benadrukken dat wij met De Lijn een nieuw openbaredienstencontract gesloten hebben waarbij we vooral in de toekomst focussen op drie grote lijnen als het gaat over investeringen.

Dat gaat over strategische investeringen in het belang van de klant, de netheid, de informatiedoorstroming. Dat gaat over instandhoudingsinvesteringen waarbij we nu wel degelijk de miljoenen euro's vastklikken en niet gewoon aankondigen, maar ze vastklikken in een financieel programma waar De Lijn verder mee aan de slag kan gaan. En het gaat ook over een vergroeningsinvestering.

Die instandhoudingsinvestering bedraagt – en dat weten jullie – voor onder meer 2023 120 miljoen euro, maar we hebben daarvoor ook een plan voor de komende jaren tot en met 2027. Dat is idem voor die vergroeningsinvestering.

Dat ik hier op een heel grote zak met geld zit en die niet zou aanwenden, klopt alleszins niet, maar dat de noden immens zijn, dat klopt wel. Dan ga ik specifiek naar het verhaal van de premetrotunnels in Antwerpen. Ik heb inderdaad mevrouw Schoubs gevraagd om hier aanwezig te zijn. Mijnheer Verheyden, vorige week heeft mijn kabinet een presentatie, een toelichting gekregen waar De Lijn nu verder op wil gaan inzetten. Het was inderdaad beter geweest als we dat vijf of acht jaar geleden al gedaan hadden voordat Lantis volop bezig was met Oosterweel. Maar gedane zaken nemen geen keer. De toekomst is belangrijk en de toekomst is dat we nu moeten inzetten op een totaalrenovatie van die premetrotunnels.

Mijnheer D'Haese, ik geef voor u nog even de historiek. De premetrotunnel is geen dertig jaar oud, maar die is wel degelijk vijftig jaar oud. Die dateert van de jaren 70. (*Opmerkingen van Jos D'Haese en Imade Annouri*)

Die is toen in gebruik genomen. Er is een grondige renovatie noodzakelijk. We kunnen dit niet doen met louter oplapwerk.

De opera hebben we in 2019 geopend. Oké, daar zullen wel wat gradaties qua timing inzitten, maar het is ook niet dat alle tunnels in Antwerpen maar dertig jaar oud zijn. Dat klopt alleszins ook niet. Nu, ik denk dat de leeftijd van minder belang is. Er is alleszins nood aan een grondige renovatie. Met gewoon wat herstelwerken waarvoor in het verleden telkens een bedrag van 1,3 miljoen euro uitgetrokken werd, zullen we het absoluut niet redden.

Ik geef mevrouw Schoubs het woord want zij heeft een presentatie klaar over de plannen van de tunnelrenovatie in Antwerpen, met de duidelijke boodschap dat we wel degelijk investeren, ook in Antwerpen, maar ook in alle andere regio's. De noden zijn immens en met meer geld kun je natuurlijk veel meer doen. We hebben alleszins voor de toekomst de middelen wel degelijk verankerd, zodat men deze plannen die men nu uitrolt ook effectief kan gaan uitvoeren.

Ann Schoubs, directeur-generaal VVM De Lijn: Goedemiddag allemaal, de tunnelrenovatie, een premetro in Antwerpen is zeker een onderwerp dat vele gemoederen toch een beetje verhit.

Laat ons duidelijk zijn dat de premetrotunnel vandaag niet op instorten staat. Die wordt ook nog onderhouden. Ook in het verleden is daar heel veel onderhoud gedaan, maar hoe dan ook, de ouderdom van de tunnel maakt natuurlijk de toestand zodanig dat we naar een tunnelrenovatie moeten kijken (zie powerpoint-presentatie als bijlage).

Wat hebben we gedaan? We hebben een risicobeoordeling gedaan. We doen dat natuurlijk voor al onze sporen, we bekijken de 'asset health' en de kritikaliteit, om dan te kijken wanneer we vernieuwingen moeten doen. Er is zeker voor de oudste premetrotunnels die dateren van de jaren 70 toch een vernieuwing nodig. We spreken dan over de as Diamant – Groenplaats – Van Eeden – open helling Linkeroever en de as open hellingen Belgiëlei en Mercatorstraat – Plantin – Diamant. Er zijn dus toch wel stukken die zeventig jaar oud zijn. Het stuk onder de Schelde is inderdaad recenter, maar de rest dat daarnaast ligt, is ouder.

Wat zien we vandaag aan problemen? Er is slijtage aan de rails. Ze worden nog per stuk vernieuwd. Er wordt een stuk uitgeslepen waarna er een nieuw stuk wordt gezet. Er is veel corrosie, wat te maken heeft met de waterinsijpeling in de tunnel. Er zijn af en toe spoorbreuken. Het is niet iets om schrik van te hebben, maar het is niet goed. Als er te veel spoorbreuken zijn, dan is het tijd om een stuk rail te vervangen. Door het feit dat er waterinsijpeling is, zijn er ook verzakkingen.

De balast, de stenen die onder de sporen liggen, zijn volledig kapot en helemaal vergruisd. Er is waterinfiltratie. Er is ook aangetaste betonwapening. Het is geen structureel probleem maar het moet wel worden opgelost. En de kabelgoten zijn zwaar gecorrodeerd onder meer door de waterinsijpeling. Een hele tijd geleden is een kabelgoot gewoon afgebroken wat voor grote verstoringen heeft gezorgd.

We kunnen dus niet ontkennen dat er problemen zijn. De toestand is zoals hij is en er moet iets aan worden gedaan.

Ik heb een gelijkaardig grafiekje van de leeftijd van het spoor gemaakt zoals ik voor de bussen had gedaan. Een heel aantal sporen, 72 kilometer in Antwerpen

inclusief publiek-private samenwerking (pps), die in regie zijn, zijn ouder dan 26 jaar. Voor de levensduur van een spoor rekent men normaal op 25 jaar. Het hangt er dan ook nog van af hoe het spoor wordt bereiden. Soms kan het wel eens 30 jaar mee gaan, maar 25 jaar is toch wel het moment om aan de spoorvernieuwing te doen. Als je alles optelt gaat het over 211 kilometer waarvan 72 kilometer, 34 procent, ouder is dan 26 jaar.

Ooit hadden ze ergens in de tijd moeten worden vervangen. In een gezond lifecyclemanagementsysteem heb je dit niet voor, maar het is in het verleden niet gebeurd.

Als je kijkt naar de stukken die we nu zouden moeten aanpakken omdat de sporen effectief problemen geven en aan vernieuwing toe zijn, gaat het over een aantal zones. Het stuk onder de Schelde zit niet mee in de scope die we moeten vervangen. Er zijn twee fases. Fase 1 gaat van Linkeroever tot aan Diamant. Fase 2 gaat dan van Diamant tot aan de Belgiëlei.

Als je naar die sporen kijkt, zie je dat die in slechte staat zijn. De ballast is op sommige plaatsen geen ballast meer maar volledig vergruisd. We doen er heel veel onderhoud aan, wat 's nachts gebeurt. De tijdstippen die je hebt om onderhoud te doen, zijn niet groot. Maar na de risicobeoordeling vonden we dat we niet op die manier konden blijven rijden en dat er moet worden vervangen.

Wat is de actuele situatie? We doen noodinterventies en instandhoudingswerken, oplapwerk. We doen ook monitoring. Elke dag lopen er 's nachts en 's morgens mensen langs de sporen om te kijken naar de toestand van het spoor. We denken eraan om naar een verlaagde snelheid van 27 kilometer per uur te gaan vanaf het najaar 2023. Als we kijken naar de huidige snelheid waarmee wordt gereden in de premetro, maakt het eigenlijk weinig verschil uit. Voor de reiziger zal het weinig impact hebben.

Als we gewoon blijven oplappen, zien we dat die toestand maximaal houdbaar is tot 2026. We zouden dus toch graag naar een andere oplossing kijken. We hebben een aantal scenario's bekeken, vooral in termen van technische oplossingen en van het in exploitatie houden van de lijnen die vandaag rijden.

Een eerste scenario zou zijn dat we teruggaan naar ballastspoor, en dat we dus eigenlijk gewoon ballast gooien in de tunnel, met een gereduceerde exploitatie. Wat wil dat zeggen? Je doet de ballast eruit, je legt nieuwe ballast, en je gaat sporen aanleggen, maar je doet dat aan één kant. Er wordt dus een stuk buiten dienst gezet, maar je blijft wel rijden. Je doet dan geen volledige tunnelrenovatie, want je bent eigenlijk bezig met gefragmenteerd te werken. Het voordeel aan die manier van werken is dat je wel nog voor een groot stuk in exploitatie blijft, maar het nadeel is dat je heel lang zult moeten werken. Het gaan dan over langere onderbrekingen tijdens de avond of met nachtwerk, onderbrekingen in het weekend, complexiteit aan de wisselcomplexen. De werken zouden dan twee jaar duren voor één stuk. Als je dan de twee fases bekijkt, dan zul je dus twee keer twee jaar problemen hebben. Dat is vrij lang.

Een ander scenario zou zijn dat we ook een ballastspoor leggen en werken met een exploitatieonderbreking, maar dan volledig. Dat is dus niet met gereduceerde exploitatie waarbij je nog rijdt, maar wel een volledige onderbreking van de tunnel. Dan kun je de tunnel wel volledig renoveren. Er komt een volledige vernieuwing van het spoorstelsel, het ballastbed gaat eruit en wordt vervangen door een nieuwe ballastbed, de sporen worden verlegd, enzovoort. Daarbij denken we dan aan een duurtijd van twee keer negen à twaalf maanden. Dat is dus minder. We zijn de studies meer in detail aan het uitwerken om te kijken hoe lang het effectief kan zijn. Het voordeel is dat je een volledige onderbreking hebt, en dat je alles in één keer kunt doen.

Nog een ander scenario dat we bekijken is om niet meer te werken met ballast, maar met een betonspoor. We noemen dat een 'slab track'. Dan wordt de ballast uit de tunnel gehaald en er wordt beton in de plaats gelegd. Daarop worden dan de sporen gelegd, waarbij de nodige demping voorzien wordt. Ook daar is het voordeel dat het een volledige vernieuwing van het spoorstelsel zou zijn, met een volledige tunnelrenovatie. Ook daar zou er een ongeveer gelijkaardige onderbreking zijn van twee keer negen à twaalf maanden. Het voordeel van de keuze voor een betonspoor is dat je achteraf met het onderhoud veel minder problemen hebt. Het kan gemakkelijker, je moet de ballast niet meer onderstoppen, en voor de lange termijn is het een veel betere oplossing.

Voor de kostprijs maakt het weinig verschil, als je het volledige systeem bekijkt. Onze keuze is eigenlijk om naar scenario 3 te gaan waarbij we naar een oplossing gaan zoals wat jullie zien: een spoor op beton, waarbij je geen steenslag meer hebt. Vandaag hebben we gewoon een klassieke spoorbaan met steenslag en dwarsliggers. Bij een spoorbaan zonder steenslag heb je een rechtstreekse bevestiging van de rails op de betonstructuur.

Dat is dus de optie waarvoor wij zouden kiezen, en naar de toekomst toe is die oplossing meer futureproof dan de klassieke oplossing.

Wat zijn de uitgangspunten geweest toen we de keuze gemaakt hebben voor dat scenario? Dat zijn: betrouwbaarheid en veiligheid, het feit dat het een kwaliteitsvolle oplossing is, en ook om zo kostenefficiënt mogelijk te werken, en een zo kort mogelijke uitvoeringstijd te hebben. Vandaar ook de keuze om gedurende een bepaalde tijd de exploitatie effectief volledig te knippen, in plaats van gedeeltelijk in exploitatie te houden.

Naar de reiziger toe doet volledig knippen misschien meer pijn dan wanneer je een gedeeltelijke exploitatie doet. Maar het voordeel van het volledig knippen is dat je aan de klanten kunt zeggen dat je bepaalde maatregelen gaat nemen, dat je minderhindermaatregelen gaat nemen, en dat je een alternatief voorziet, zodat iedereen weet hoe hij op een bestemming kan geraken. Wanneer je met een gedeeltelijke exploitatie werkt heb je altijd het risico, zeker wanneer je 's nachts of in het weekend werken moet uitvoeren, dat de werken 's morgens niet gedaan zijn. Je zal dus elke morgen opnieuw momenten hebben waarop je met de vraag zit of je de exploitatie kunt vrijgeven of niet. Dat geeft voor de reiziger ook veel onzekerheid. Vandaar de optie om toch eerder te gaan voor een volledige afsluiting van de tunnel.

We hebben hier een aantal voor- en nadelen naast mekaar gezet: 'betrouwbaarheid en veiligheid' scoren wat minder in scenario 1, waar je met een gereduceerde exploitatie werkt. Ook de uitvoeringstermijn is daar langer, en ook de 'kwaliteitsvolle oplossing' en het 'kostenefficiënt werken' bekijken we daar kritischer dan wanneer je het derde scenario neemt. In scenario 3 scoren we meer groen dan in scenario's 1 en 2.

Wat betekent dat nu, meer in detail, als we naar scenario 3 gaan, en dus kiezen voor een 'slab track'-oplossing, en de exploitatie stopzetten? Als we de uitvoeringstermijn bekijken, dan is dat met fase 1 in 2026, en voor fase 2 kijken we naar 2027. Fase 1 zouden we dan nog opsplitsen in twee delen. Fase 1a zou de as Diamant-Meir aanpakken. Daarbij zouden we dan gedurende vijf à acht maanden een trampendel inzetten tussen de park-and-ride en station Meir. In fase 1b zouden we dan ongeveer vier maanden werken aan de zone tussen Meir en Diamant. Fase 2, in 2027, zou dan negen à twaalf maanden duren. In fase 1 kunnen we dus toch nog een stuk exploitatie doen. We hebben dat proberen op te splitsen om daar een trampendel te voorzien.

Dan kom ik bij het thema 'Impact op de reizigers'. Het is evident dat we de impact op de reizigers zo beperkt mogelijk willen houden. Wij weten ook dat er heel veel mensen zijn die daar het openbaar vervoer gebruiken, en voor wie dat een oplossing is. We zijn er ons wel degelijk van bewust dat er een groot aantal werken in Antwerpen gelijktijdig gebeuren. Het is inderdaad spijtig dat die dingen samenvallen, maar de situatie is nu zoals ze is, en wij denken niet dat wij de metrotunnel nog lang kunnen laten in de staat zoals die vandaag is.

We gaan dus hoe dan ook inzetten op minderhindermaatregelen. We denken dan vooral aan combimobiliteit, en we willen vooral ook kijken naar de beschikbaarheid van alle Scheldekruisingen. We moeten bekijken hoe we dat maximaal kunnen houden. We hebben daar langs de kant van De Lijn al een aantal dingen voor uitgewerkt. We zijn dat nu aan het bekijken samen met de andere stakeholders binnen Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), zoals het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) en Lantis, om te zien welke hun werken zijn, en hoe dat op mekaar aansluit en hoe we daar tot de beste oplossing kunnen komen. We gaan dat ook doen met de stad Antwerpen, om te zorgen dat we een concreet plan hebben dat rekening houdt met alle minderhindermaatregelen, en dat we tegen het einde van het jaar duidelijk kunnen communiceren naar iedereen die daarbij betrokken is.

We kunnen daar zeker ook de reizigersorganisaties zoals de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) bij betrekken, om te bekijken waar we uiteindelijk landen met wat we uitwerken, en wat de impact is voor de reizigers.

Dat is dus wat we willen doen. Een van de voorstellen van onze kant is dus het inzetten van de pendeltram in fase 1a. Daarvoor maken we dan gebruik van de dubbelrichtingstrams van Antwerpen, die voorzien worden vanaf 2024. Er zijn er twaalf voorzien voor dienst op Linkeroever. Die zullen daar dan wel moeten blijven, want ze zullen niet meer terug geraken. We moeten daar nog een stalling hebben, dus ook daarvoor zijn we een oplossing aan het zoeken, zodat we daar ook het technisch onderhoud kunnen organiseren. Dat zijn we nu aan het uitwerken, zodat we met concrete maatregelen kunnen komen die het voor de reiziger gemakkelijker kunnen maken, ook al is er op dat moment tamelijk veel hinder.

Voilà, dat was mijn laatste punt.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Dank u wel, mevrouw Schoubs, voor de presentatie en, minister, voor de antwoorden.

Ik wil eerst iets heel duidelijk stellen: ik ben het beu, echt beu, minister, dat u en de heer Kennis constant ruzie zitten te maken. Overal waar ik kom en vragen stel, zitten jullie met de vinger naar elkaar te wijzen. Vorige week hadden we gemeenteraad in Antwerpen om dit dossier te bespreken en daar heeft hij hard uitgehaald naar u. Hij zei: "Ze heeft me nooit ergens over ingelicht, ik weet helemaal nergens van, er is nooit met mij gecommuniceerd, ik moet het ook allemaal vernemen in de krant." U zegt hier dan in het parlement: "Ik neem het niet dat de schepen zegt dat ik op een zak geld zou zitten." Et cetera et cetera.

Minister, uw en zijn partij zitten al tien jaar samen in het Antwerpse bestuur, uw en zijn partij zitten al tien jaar samen in de Vlaamse Regering. Jullie zijn op alle niveaus samen verantwoordelijk, maar wijzen met de vinger naar elkaar. Ik word daar echt kwaad van, want wie is daar de dupe van? De burger die op jullie rekent om beleid te voeren en dat openbaar vervoer sterker te maken. En wat is het resultaat? Een compleet gebrek aan visie. "De situatie is wat ze is vandaag de dag." Nee! Toen het Toekomstverbond in 2017 werd afgesloten en iedereen

blij was, toen wist men toch al van de erbarmelijke staat van de Antwerpse premetro? Toen wist men toch al dat het ongelooflijk hard nodig zou zijn om daar de backbone van de Antwerpse mobiliteit van te maken op het moment dat de werf van de eeuw door Antwerpen zou trekken? Waar was de visie toen?

Mijn eerste vraag daarover is de volgende. Voor de risicoanalyse uit 2022, mevrouw Schoubs, zijn er toch nog al risicoanalyses gemaakt, neem ik aan? Hebben jullie toen ook niet aangeraakt dat er dringend moest worden ingegrepen? Wat is daar toen mee gebeurd? Dat is een heel concrete vraag: welke risicoanalyses zijn er voor 2022 gemaakt en wat is daarmee gebeurd?

Twee, als er nu een ongeluk zou gebeuren in de premetro – ik wil het niet en ik wens het niemand toe –, wie is er dan aansprakelijk? De Lijn, de Vlaamse Regering? Naar wie wordt gekeken als er nu iets zou gebeuren? Als er een stuk uit het plafond zou vallen, wat me niet onwaarschijnlijk lijkt, of als er een tram van de rails afglijdt en ergens tegen botst, wie is dan aansprakelijk?

De situatie is wat ze is, in 2026 zal men met de renovatie moeten beginnen. Oké, die keuze wordt nu naar voren geschoven en ik neem aan dat dat is wat er zal gebeuren, minister? Optie 3 ...

De voorzitter: Collega, ik zal u moeten vragen om af te ronden. Dit is een vraag om uitleg en daar is het reglement duidelijk over.

Imade Annouri (Groen): Dat begrijp ik, maar met die presentatie zitten we met een ongebruikelijke situatie, dus geeft u me de ruimte om nog één vraag uit te werken en te stellen. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Het is ongebruikelijk en ik word er echt oprecht boos van.

In 2026 gaat men beginnen met de heraanleg volgens scenario 3. Dat is wat mevrouw Schoubs voorstelt en ik neem aan dat u daarmee akkoord gaat, minister. Er wordt aangehaald dat men volop op alternatieven zal moeten inzetten. Combimobiliteit wordt naar voren geschoven, met tegen eind dit jaar een plan. Maar waarom wordt er vastgehouden aan die combimobiliteit als men weet dat het net beter is dat mensen zo weinig mogelijk moeten overstappen? Dan pas gaan ze gebruik maken van een alternatief. Als men meer overstappen gaat inbouwen, dan gaan steeds meer mensen afhaken. Dan organiseer je de complete crisis in Antwerpen, want dan gaan steeds minder mensen het openbaar vervoer of andere alternatieven nemen en staat iedereen samen in de file. Lekker gezellig.

Mijn vraag is dus welk concreet plan er gemaakt zal worden over die alternatieven. Gaat daar dan ook pakweg instaan of de keerlus op de Groenplaats, die superbelangrijk is, behouden blijft als alles bovengronds komt? Krijg ik daar wat meer informatie over of zal het voor iedereen in Antwerpen met een bang hartje afwachten zijn tot eind dit jaar? Nu zegt men dat men in 2026 van alles wil gaan aanpakken, maar hoe het alternatief dan zal worden georganiseerd en hoe we er dan voor moeten zorgen dat we niet compleet in de shit zitten, is mij een compleet raadsel. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

En jullie track record van de afgelopen jaren, minister, stelt mij allesbehalve gerust om daar vertrouwen in te hebben de komende jaren.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, mevrouw Schoubs, ik ben er eigenlijk echt niet goed van. Ik ga heel eerlijk zijn, ik ben er echt niet goed van. Het is gewoon nog veel erger dan wat er was aangekondigd. Wat al bekend was, was een half jaar. En nu spreken we over anderhalf jaar onderbrekingen op het Antwerpse

premetronet. We spreken over een aaneensluiting van werken, waarbij eerst het ene en dan het andere deel van het net wordt stilgelegd. Ik ben daar niet goed van. Ik weet niet of jullie beseffen wat de impact daarvan is op de mobiliteit van de Antwerpenaar. Ik snap niet dat jullie zulke gedetailleerde plannen kunnen voorleggen voordat we de werken gaan doen, en dat er nul plannen zijn voor de alternatieven. Ik vind dat onbegrijpelijk.

Ik vroeg me af of ten eerste die presentatie kan worden overgemaakt aan het parlement en ten tweede of we als parlement de risicoanalyse kunnen ontvangen, en ook alle risicoanalyses die de afgelopen twintig jaar gemaakt zijn. Want het is inderdaad wel bijzonder relevant wat er de afgelopen twintig jaar allemaal gezegd is en wat daar dan mee gedaan is.

Ik had nog een technische vraag over die gereduceerde onderbreking, mevrouw Schoubs. Wil dat zeggen dat men de beide sporen van één tunnel tegelijkertijd 's nachts aanpakt? Of wil dat zeggen dat men één spoor aanpakt en op het tweede spoor nog blijft rijden? Dat was mij niet helemaal duidelijk.

En wat zou dat betekenen op het vlak van de capaciteit van de trampendel? Als je die bijvoorbeeld onder de Schelde wilt inzetten, kun je er natuurlijk maar eentje inzetten, neem ik aan. Je kunt er geen twee achter elkaar laten rijden. Die perrons zijn allemaal beperkt in lengte. Wat is de evolutie van de capaciteit? Van vier trams op dit moment naar één trampendel, hoe verhoudt zich dat tot elkaar?

Minister, als er minderhindermaatregelen moeten gebeuren, gaat het principe van budgetneutraliteit worden losgelaten, of niet? Gaat er eindelijk extra budget naar De Lijn mogen gaan om dit soort miserie op te vangen? Of gaat het allemaal binnen het carcan van de besparingen van de afgelopen jaren moeten zijn?

En ten slotte kan ik alleen maar de oproep van de heer Annouri ondersteunen. Wat een slecht Antwerps theater is dit? Partijen die al jaren samen met elkaar besturen, zowel in Antwerpen als in Vlaanderen, die gewoon heel de tijd ping-pong spelen naar elkaar. Je leest dat allemaal in de kranten: die is kwaad op die, en die heeft het gedaan. Het interesseert ons niet. Het interesseert mij geen bal. Wat mij interesseert, is dat er oplossingen komen, en hier ligt er geen enkele. En dat de N-VA met minister Weyts het openbaar vervoer in totale chaos heeft achtergelaten, is ondertussen wel duidelijk. Wat een totale onverantwoordelijkheid van de N-VA op dit dossier. Collega's die dat hier opvolgen, mogen zich mee diep schamen. Degenen die de afgelopen jaren mee in de regering zaten, mogen zich mee diep schamen om dit fiasco mogelijk te hebben gemaakt. Maar stop nu eens met heel de tijd te pingpongen naar elkaar. Zorg voor oplossingen in plaats van voor meer problemen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, ik zal het iets korter houden. Ik ben uiteraard minder goed op de hoogte van wat er gebeurt in de gemeenteraad in Antwerpen en dergelijke meer. Ik ben geen Antwerpenaar. Ik ben van de parking, maar toch. Ik moet zeggen dat ik niet verwonderd ben, als ik deze presentatie zie, dat we voor die renovatie inderdaad spreken over maanden. Ik moet zeggen dat als ik die foto's zie, ik ronduit beschaamd ben, beschaamd dat wij in Vlaanderen een dergelijke infrastructuur hebben voor het openbaar vervoer, met sporen die bijna rot zijn, laat ons eerlijk zijn.

Mijn vraag is dan hoe het zover is kunnen komen. Dat die innovatie zich nu opdringt, dat is volkomen terecht, want ik vraag me af of dit nog wel veilig is, ondanks al dat oplapwerk en dergelijk meer. Is dit wel veilig? Want ik noem dit toestanden die we zien in documentaires over het openbaar vervoer in bijvoorbeeld Afrika of weet ik waar. Dit is Vlaanderen onwaardig.

Zoals de collega's al gezegd hebben, minister, zal men bij een dergelijke renovatie inderdaad moeten zorgen voor alternatieven, en dat op een moment dat men ook nog eens geconfronteerd wordt met de grootste infrastructuurwerken in jaren, de Oosterweelverbinding. Daar gaat men toch wel alles uit de kast moeten halen om een afdoend plan op te stellen, om te zorgen dat de hinder voor pendelaars, maar ook voor de Antwerpenaars zelf, uiteraard tot een minimum wordt beperkt. Bent u daar al mee bezig? Want als men binnenkort met die renovatie start, zal dat plan klaar moeten liggen. En dat zal moeten werken. Anders vrees ik de grootste chaos.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Collega's, mevrouw Schoubs, minister, het was zondag en dus Bendag. Dat was inderdaad zo het stramien. Men kwam op het terrein en er werden aankondigingen gedaan. Collegialiteit is heel belangrijk, denk ik. In een coalitie kun je nooit winnen op kap van de partner, want dan zeggen de mensen dat het slecht theater is. Maar ik kijk ook naar de feiten. Als men met zijn gezag als Antwerps schepen, zelfs superschepen, zegt dat er geld ligt en dat daar niks mee gebeurt, dan is dat een leugen. Een andere uitdrukking is daarvoor niet te bedenken. 'Show me the money.' Er was een aankondiging, maar er was absoluut geen vastlegging. Er waren geen provisies in de begroting. Dan moet men dat niet zeggen. De betrokkene is slim genoeg om te weten dat hij de minister op dat ogenblik een hak zet, dat hij dingen zegt die niet met de feiten overeenstemmen. Waarom zou de minister dat geld niet gebruiken als dat daar zou liggen, als dat daarvoor zou zijn vastgelegd. Dat is in realiteit dus absoluut niet gebeurd. Show me the money. Je ziet dat daar inderdaad geen money is. De hoekige stijl van de N-VA-schepen in Antwerpen is in dit geval dus niet collegiaal en stemt ook niet met feiten overeen. Dat is de wens voor werkelijkheid nemen. Zo moeten we niet met elkaar omgaan.

Wat de staat van dat hele tramnet betreft, ook dat is niet een proces van de jongste twee jaar, collega's. Ik ben geen ingenieur, maar je moet daarvoor absoluut geen technische achtergrond hebben: als ik die foto's zie, dan is dit een verhaal van decennialange degradatie, van wegglijken en het letterlijk laten verrotten. En dus wordt het nu aangepakt. Zoals altijd, als je dingen uitstelt, is de pijn achteraf, als er dan moet worden geopereerd, letterlijk en figuurlijk, inderdaad altijd zwaarder. Dat is zo met alle kuren die gebeuren. Daar staat dan tegenover dat je wel opnieuw een netwerk krijgt dat beantwoordt aan de standaarden, aan de verwachtingen van de 21e eeuw, maar ook dit is een heel lang proces. Als dat een beetje een balsem op de wonde kan zijn, laten we blij zijn dat de 21e eeuw nu ook in dat netwerk van de tram zijn intrede doet.

Mevrouw Schoubs, ik dank u ook voor de uitgebreide uitleg. Minister, het is dus zaak om dat mee aan te pakken. Maar ook in dit geval heeft de waarheid haar rechten. Daarmee ben ik begonnen. Zo mogen we in een coalitie niet met elkaar omgaan. Ik ben niet van die club die gewoon zegt: "Als ze op mijn linkerwang slaan, dan bied ik mijn rechterwang aan." Steeds minder mensen in Vlaanderen zijn dat, denk ik. Ook dat mag worden gezegd.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, mevrouw Schoubs, dit is niet alleen jullie verantwoordelijkheid, 'to say the least', maar wat we hier vandaag te zien krijgen, tart echt alle verbeelding. Dat is echt om van je stoel te vallen. Als je ziet over welke tramsporen dagelijks duizenden mensen worden gestuurd, dan vraag ik mij het volgende af. Stel dat een autoweg in Vlaanderen er zo bij zou liggen, hoe lang zou het duren voor dat zou worden hersteld? Ik vraag me vooral ook af wie aansprakelijk is als er een ongeval gebeurt. Dat was inderdaad de vraag die

collega Annouri stelde. Dit is immers geen normaal netwerk. In geval van calamiteiten komen daar juridische onderzoeken aan te pas. We hebben ten tijde van de treinramp in Huizingen gezien wat er dan gebeurt en in wat voor proces ook een organisatie als De Lijn kan terecht komen. Mevrouw Schoubs, u zegt wel safe te zitten tot 2026, maar bent u daar echt gerust in? Bent u er echt gerust in, wanneer er zulke beelden opduiken van een trambedding, en daar een tram ontspoord, dat u kunt zeggen dat uw risicoanalyse zei dat we tot 2026 goed zaten? Collega's, die datum is immers toch wel echt opvallend gekozen. Men hoeft zich in deze regeerperiode geen zorgen meer te maken. Men moet alleen maar aankondigen wat er op ons afkomt, maar er moeten geen middelen worden vrijgemaakt door deze Vlaamse Regering om er iets aan te doen. Men zit safe tot er een volgende Vlaamse Regering is. Ik vind dat wel opvallend.

Ik vind het ook opvallend, en dat is het tweede aspect van mijn vraagstelling, dat we hier vandaag die presentatie krijgen nadat we gisteren met de Septemberverklaring het vertrouwen hebben gegeven aan deze regering. Met 'we' bedoel ik het parlement, collega Maertens. Ik heb dat zelf niet gedaan. Daarbij werd gezegd dat het investeringsbudget van De Lijn al enorm is opgetrokken en dat ze daar wel hun boontjes kunnen doppen. Daar kwam het zowat op neer. Mevrouw Schoubs, het stond niet in uw presentatie, maar wat gaat dit ongeveer kosten? Dat gaat toch wel een aanzienlijke impact hebben op het investeringsbudget van De Lijn, waar al zoveel op u af komt. Minister, dan is mijn vraag: moet men niet al een paar investeringen die zo broodnodig zijn naar voren schuiven, vandaag al budget vragen om een aantal dingen bij De Lijn te doen, zodat, als men dit pas in 2026 gaat aanpakken, dat dan niet ten koste zal gaan van andere investeringen die ook moeten gebeuren bij De Lijn?

Wat is dus de kostprijs hiervan en hoe is het in godsnaam mogelijk dat de collega's van de meerderheid gisteren het vertrouwen hebben gegeven, wetende wat er hier gebeurt? Want dit is niet iets dat bij verrassing op een donderdag komt na wat er woensdag is gebeurd. Hoe kan het dat jullie gisteren het vertrouwen hebben gegeven aan een regering die niks extra investeert in De Lijn, terwijl er dermate grote uitdagingen op jullie afkomen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, ik wil eerst weeral wat kwakkels uit de weg ruimen. Ik hoor hier 'pingpongspelletjes, een gebrek aan visie' en ik hoor dat er continu geruzie is.

Ten eerste, mijn deur staat voor alle lokale besturen open en ik heb heel veel overleg met lokale besturen.

Ten tweede, ik denk dat ik nergens in een krant er gewag van heb gemaakt dat ik ruzie zou hebben met een Antwerpse schepen. Ik lees wel een interview van een Antwerpse schepen. Die Antwerpse schepen zegt dat ik op een zak geld zit, dat ik er niks mee doe, dat ik niks doe met een zak geld die in het verleden ter beschikking zou zijn gesteld. Dat heb ik gelezen in een krant en dat wil ik hier met klem tegenspreken.

Men zou in het verleden hebben gezegd dat er een totaal renovatieplan voor alle tramnetwerken in heel Vlaanderen zou zijn, zowel in Antwerpen, in Gent als aan de kust, dat men daar een plan van aanpak heeft en dat men daar 300 miljoen euro voor zou hebben uitgetrokken. Show me the money, zoals de heer Keulen zegt. Show me the money want dat geld was er niet toen ik in 2019 bevoegd werd voor Mobiliteit en Openbaar Werken. Dat wil ik u heel duidelijk zeggen.

Stop met te zeggen dat we deze legislatuur besparen op De Lijn en stop met te zeggen dat wij niet investeren in De Lijn. Ik heb hier het totale budget dat is

geïnvesteed: in 2020 191 miljoen euro, in 2021 265 miljoen euro, in 2022 258 miljoen euro, in 2023 276 miljoen euro, in 2024 276 miljoen euro. Die bedragen hebben we tegelijkertijd ook verankerd tot en met 2027 in een openbare-dienstencontract van rechten en plichten dat de Vlaamse overheid en De Lijn bindt. De Vlaamse overheid heeft zich geëngageerd om naast het basisbedrag van 150 miljoen euro continu 120 tot 130 miljoen euro ter beschikking te stellen. De Lijn kan er zeker van zijn dat het geen aankondiging is maar dat het realiteit is. Ze heeft die middelen ter beschikking en kan ze vastleggen. Dat is voor mij van belang want dat is overgaan tot realisatie.

Vorige week donderdag heeft mijn kabinet de plannen gezien. De nood is hoog en we moeten overgaan tot actie. Binnen De Lijn heeft men beslist om te gaan voor scenario 3. Dat betekent een betonbedding, die veel meer garanties geeft voor de toekomst. Ik ben geen tramspecialist, ik denk dat er bij De Lijn voldoende knowhow is om die beslissing te maken. Het is dan zaak om met de middelen die we ter beschikking hebben gesteld, een aanbesteding in de markt te zetten, bestekken op te maken en te zorgen dat men effectief in 2026 aan de uitvoering kan beginnen. Dat is wat we moeten doen.

We moeten minderhindermaatregelen nemen. En het tweede Sint-Annaveer was een minderhindermaatregel die onder Wegen en Verkeer viel door de werken aan de premetrotunnel en aan de liftkokers. Het was een tijdelijke maatregel. Als men er automatisch moet van uitgaan dat elke tijdelijke maatregel onbeperkt moet worden bestendigd in de tijd, dan hebben we heel wat extra middelen nodig. Ik bleef de vraag krijgen voor het bijkomende Sint-Annaveer. Het was een urgente zaak, maar ik heb ook heel veel vragen van andere vervoerregioraden. We hebben het finaal afgeklopt: een extra exploitatiebudget van 1,8 miljoen euro dat op het conto is van het Agentschap MDK dat de vloot beheert voor de veerboten.

Ook voor de minderhindermaatregelen die De Lijn zal uitwerken, zullen de nodige budgetten ter beschikking moeten worden gesteld. Ik neem aan dat dat ook voor een stuk kan binnen wat we hebben vastgelegd: 1,1 miljard euro exploitatiemiddelen met daarnaast zo'n 300 miljoen euro investeringsmiddelen. Ik ben blij dat ik hier zie dat de pendeltrams een belangrijke bron zullen zijn om ervoor te zorgen dat een aantal minderhindermaatregelen kunnen worden uitgerold. Geen probleem, we gaan alles mee inzetten en we gaan er uiteraard ook voor zorgen dat de pendelaar en de reiziger ook tijdig wordt geïnformeerd.

Ik heb de inspectieverslagen zelf niet gezien. Ik neem aan dat ze zijn besproken op de raad van bestuur van De Lijn, dat ze daar ter beschikking zijn en dat er inzage kan worden verleend. Alleszins blijven we erop inzetten dat iedereen die het openbaar vervoer gebruikt, dat in veilige omstandigheden kan doen. Dat is een absolute noodzaak en ik neem aan dat iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt om ervoor te zorgen dat het in veilige omstandigheden kan gebeuren.

Kortom, ik ben geen ruziemaker. Ik zorg wel dat voor de dingen die ik aankondig, er budgetten ter beschikking zijn die kunnen worden vastgelegd zodat men kan overgaan tot vereffening, namelijk dat die projecten ook effectief worden uitgevoerd. Dat is een belangrijk aspect waarop we moeten inzetten.

Misschien wil mevrouw Schoubs nog over een aantal bijkomende aspecten iets zeggen.

De voorzitter: Mevrouw Schoubs heeft het woord.

Ann Schoubs, directeur-generaal VVM De Lijn: Er waren een aantal vragen om verdere uitleg over de hele situatie rond risicoanalyse. Die risicoanalyses gebeuren natuurlijk op regelmatige basis door volledige keuringen van de tunnel

en de sporen, enzovoort. Er zijn ook, zoals ik ook al aangaf, dagelijks mensen die naar de staat van de sporen gaan kijken om zeker te zijn dat dat in orde is. We zijn zeker niet van plan om te rijden in een situatie die niet veilig is, maar we gaan ook naar een gereduceerde snelheid gaan. Er moeten wel dingen worden gedaan. Dus als je dat natuurlijk gewoon verder laat gaan, dan ga je naar 10 kilometer per uur en dan stopt het op een bepaald moment. Dat is de keuze die dan gemaakt moet worden.

Ik denk dat dat ook de reden is waarom we aandringen om toch op relatief korte termijn die werken uit te voeren. Het is inderdaad zo dat we zorgen voor de mogelijke maatregelen zodat dat dus kan worden uitgevoerd, want uiteindelijk blijft De Lijn als vervoersmaatschappij aansprakelijk om het vervoer op een veilige manier uit te voeren.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, u zegt dat u geen ruziemaker bent. Oké, maar de vaststelling is dat jullie continu al de hele legislatuur met de vinger naar elkaar wijzen. U hebt nu ook net minister Weyts een leugenaar genoemd, denk ik dan. Hij heeft het ene gezegd, maar het blijkt niet waar te zijn. 'Show me the money'. Iets zeggen dat niet waar is, is liegen. Daar bestaat een woord voor.

Collega D'Haese heeft het gehad over pingpong. Ik vind pingpong entertainend, dit vind ik gewoon beschamend. U organiseert de totale chaos. U spreekt over historische achterstanden die nu goedge maakt moeten worden. De afgelopen twintig jaar is uw partij vijftien jaar mee aan het beleid geweest. Collega's van de N-VA en cd&v zijn al twintig jaar mee aan het besturen. U bent nu uw eigen falen aan het opkuisen, neem ik dan aan. *(Opmerkingen van minister Lydia Peeters)*

Minister, ik probeer u rustig uit te leggen en te antwoorden op wat u hebt gezegd. Jullie zijn mee verantwoordelijk voor historische achterstanden en nu bent u blijkbaar verbaasd dat u ze moet oplossen, u organiseert de totale chaos, dat is uw cadeau aan de Antwerpse pendelaars ten tijde van de Oosterweelverbinding.

Wat een contrast trouwens met die Oosterweelverbinding waar miljarden voor zijn vrijgemaakt, buiten begroting, de rode loper uitgerold. Er is zelfs zoveel geld dat men een magazine voor vrouwen kan gaan maken en lessenspakketten kan aanbieden aan leerlingen. Als het gaat over openbaar vervoer, dan is het krabben en zien hoe we het gaan doen, en iedereen die tram of bus pakt in Antwerpen vraagt zich in godsnaam af, wanneer u daar eens investeringen in gaat doen.

Minister, dat is echt een erfenis waar ik niet fier en niet trots op kan zijn. Ik eindig met een boodschap aan de collega's van N-VA, Open Vld en Vooruit in Antwerpen, die tegen mij zeiden dat het op Vlaams niveau moet gebeuren. Dat daar een front gevormd moet worden om duidelijkheid te krijgen. Ik merk dat niemand van hen hier aanwezig is. Blijkbaar is het makkelijk om in de Antwerpse gemeenteraad de Vlaamse Regering aan te vallen, maar hier mee het debat komen voeren is blijkbaar een brug te ver. Ik vind dit werkelijk beneden alle peil en ik hoop dat we eind dit jaar een haarscherp, en het beste plan dat we ooit al in dit parlement hebben gezien, zien klaarliggen voor alternatieven, om ervoor te zorgen dat de Antwerpenaar niet de dupe gaat worden van het tekort aan visie die jullie al decennialang voor het openbaar vervoer aan de dag zijn aan het brengen.

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

Jos D'Haese (PVDA): Ik vind dat we hier echt een demonstratie zien van totale, totale onverantwoordelijkheid. Onverantwoordelijkheid over beleid in het verleden en onverantwoordelijkheid over het beleid vandaag. Minister, ik heb het

gehad met uw 'we hebben niet bespaard'-riedeltje. Neen, deze legislatuur hebt u geen extra besparingen uitgevoerd, op een aantal niet-indexeringen na. U was verdorie Minister van Begroting in de vorige regering. U was verdorie Minister van Begroting in de vorige regering. *(Opmerkingen van minister Lydia Peeters)*

Het maakt mij niet uit. Het maakt mij niet uit hoeveel maanden. Mijnheer Keulen spreekt hier over decennia van degradatie, en wie zat er decennia in de regering terwijl die degradatie bezig was? Wie zat er in? U hoogstpersoonlijk toch niet zeker? De N-VA toch niet zeker? Cd&v toch niet zeker? Jullie zaten er allemaal decennia in. Vandaag komen jullie zeggen dat dat van decennia geleden is, dat jullie daar niets mee te maken hebben en dat jullie er nu mee bezig zijn. Dat is totale, totale onverantwoordelijkheid.

Kan iemand hier eens zijn politieke verantwoordelijkheid opnemen voor het compleet laten verkommeren van ons openbaar vervoer. Ik ben het echt kotsbeu, kotsbeu dat men zelfs geen woord over de lippen krijgt om sorry te zeggen en dat jullie dat misschien beter anders hadden aangepakt. Ik ben dat kotskotsbeu.

Wat ik ook kotsbeu ben, minister, is dat wij blijkbaar in Antwerpen en in de rest van Vlaanderen onze plan maar moeten trekken met de budgetten die er zijn. Kan niemand hier nu zien dat op het moment dat je heel de Antwerpse Ring openlegt, en de verbinding tussen de linker- en rechteroever onderbreekt, je er met het huidige budget van De Lijn niet gaat komen om alternatieven te voorzien. Dat is nu toch voor iedereen glashelder. Daarvoor moet u toch niet iedere week of iedere dag op tram 3 zitten? Dat kan iedereen nu toch voorspellen dat dat niet gaat marcheren?

Hoe komt het dat u hier nu niet kunt zeggen dat jullie daar alles aan gaan doen om te zorgen dat die mobiliteit vlot blijft, dat jullie er alles in gaan investeren wat jullie kunnen, om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer blijft rijden? Het enige dat u hier zegt is dat ze er wel uit zullen geraken binnen de budgetten die we voorzien hebben. 0 euro werkingsmiddelen, 0 euro werkingsbudget om dit soort fiasco's op te lossen. Ik vind dat een onwaarschijnlijke demonstratie van totale, totale onverantwoordelijkheid.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik ga me niet kwaad maken. *(Lacht)*

Ik moet wel zeggen dat ik de collega's kan volgen wanneer ze zeggen dat er inderdaad wel een teken is van jarenlange verwaarlozing van infrastructuur. Dat niet alleen deze regering daar verantwoordelijk voor is, ook de vorige regeringen, daar kunnen we ons volledig achter scharen. Ik denk dat het nu inderdaad totaal over een andere boeg gegooid moet worden en dat er volop geïnvesteerd moet worden om dat openbaar vervoer terug te brengen naar waar het moet zijn, een openbaar vervoer van de 21^e eeuw, maar dat is het momenteel allerminst.

Het gaat niet alleen over deze problematieken in Antwerpen. Het gaat over het openbaar vervoer in het algemeen. We zijn helemaal, helemaal geen goede leerlingen wanneer het daarover gaat. Het moet dus een pak beter.

Wat die verwaarlozing betreft, ik heb daar een quote over gezien van de heer Wittock van De Lijn. Die zegt dat de foute filosofie aan de basis ligt van de huidige problematiek, namelijk dat zolang iets functioneert we nog wel even verder kunnen. Mevrouw Schoubs, het is aan u denk ik om die mentaliteit – die filosofie – bij De Lijn te wijzigen. Dat zal inderdaad anders moeten. Zolang iets functioneert maar verder doen, is niet meer van deze tijd, het is uw taak om dat inderdaad te veranderen.

Waar ik niets over heb gehoord, maar wat wel door de collega's is aangehaald, is dat ze beschaamd zijn dat de metro er inderdaad vuil bijliggen: sluikestort, hangjongeren, druggebruikers, wildplassers. Wanneer wordt daar structureel iets aan gedaan? Want inderdaad, dat is natuurlijk een schande voor wie de stad bezoekt. Men kan het een beetje vergelijken met de toestanden van Brussel-Zuid, hier wat verder. Minister, daar zal toch wel ook eens opgetreden moeten worden, zodanig dat Antwerpen toch wel de uitstraling krijgt die ze verdient.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de OV-toets in het kader van basisbereikbaarheid – 3381 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Minister, op 6 juli 2023 hielden we een gedachte-wisseling, een voortgangsrapportage, over basisbereikbaarheid. In dat kader was er ook sprake van de OV-toets (openbaar vervoer). Tot dan toe had ik daar nog niet zoveel over gehoord.

Wat betekent dat precies? Afhankelijk van de afstand tot een halte gaat de Hoppincentrale de reiziger adviseren om te voet, met de fiets of met flexvervoer naar de halte te reizen, om van daaruit het aanvullend of kernnet te bereiken en het traject verder te zetten.

De eerste testen van de Hoppincentrale via pilootprojecten zijn ondertussen afgerond of bezig, in Puurs-Sint-Amands en de Vlaamse Ardennen. Recentelijk, vorige zomer, is er een derde project opgestart in Diest-Aarschot. Daar kom ik zo meteen op terug.

Op de website van de Hoppincentrale staat onder andere beschreven wie er zo'n flexbus kan gebruiken: "De flexbus is beschikbaar voor iedereen, ook voor personen met een mobiliteitsbeperking." "Vanaf wanneer kan ik de flexbus van De Lijn gebruiken?" "Je kunt de flexbus gebruiken zodra de Hoppincentrale in jouw regio actief is. Vanaf dan kan je een rit plannen, boeken en (in de toekomst) betalen via de app, de website of het callcenter van de Hoppincentrale. Momenteel is dat enkel in de regio Vlaamse Ardennen, Klein-Brabant en Diest-Aarschot. In 2024 volgt de omschakeling voor de rest van Vlaanderen." Dat is dan de volgende fase van basisbereikbaarheid, die op Driekoningen ingaat.

Ik kom terug op het pilootproject in Diest-Aarschot. Daar kreeg men in het midden van de zomer een vrij alarmerend bericht. Ik weet dat het een beetje casuïstiek is, maar ik denk dat het wel belangrijk is dat dit soort dingen in de aanloop naar basisbereikbaarheid naar boven komen. Tot voor kort konden de bewoners van woonzorgcentrum Demerhof in Aarschot aan het woonzorgcentrum zelf de bus nemen, maar sinds Hoppin kan dit niet meer. De bewoners kunnen in de nieuwe regeling geen beroep meer doen op de belbus. Daarom moeten de bewoners op eigen kracht naar de halte aan het station raken om daar de bus te nemen. Deze afstand is zo'n 650 meter, wat voor mensen die zich bijvoorbeeld met een rollator voortbewegen, niet evident is.

In een mail geeft de Hoppincentrale aan dat er voor 1 juli, dus voor de start van het pilootproject, een uitzondering werd gemaakt voor personen met een beperking en 65-plussers, maar dat die uitzondering vervalt in de proefregio's. Vanaf 1 juli was het dus niet meer mogelijk om een flexbus te reserveren als er

binnen een straal van 1 kilometer een halte van De Lijn beschikbaar is en als er binnen het uur een vaste lijnbus beschikbaar is. Ook voor niet-toegankelijke haltes of voertuigen worden geen uitzonderingen gemaakt.

Dat is toch verrassend en dus heb ik daar wat vragen over.

Waarom werd de uitzondering voor het flexvervoer voor mensen met een beperking en 65-plussers afgeschaft in de drie proefregio's? Is dit een tijdelijke beslissing in het kader van het proefproject of zal dit een principe blijven binnen Hoppin in het kader van die zogenaamde OV-toets, dus ook na 1 januari 2024?

Is het mogelijk om het Vlaams Parlement de OV-toets zoals die nu wordt gehanteerd in de proefregio's, nader toe te lichten?

Zijn er al reacties of feedback vanuit de verschillende proefprojecten over het criterium dat er slechts flexvervoer wordt aangeboden, indien er binnen een straal van 1 kilometer geen bushalte ter beschikking is? Is de OV-toets op basis van de klachten of feedback al aangepast of zal de OV-toets nog worden aangepast?

Zijn er al klachten binnengekomen bij De Lijn over de afschaffing van de uitzonderingsregel en over de onbereikbaarheid van haltes voor sommige mensen? Dan denk ik meer bepaald aan sommige 65-plussers en mensen met een beperking.

Welke oplossing wordt in basisbereikbaarheid voorzien voor 65-plussers of mensen met een beperking? Niet iedereen komt immers in aanmerking voor een inkomensgerelateerd project als de Minder Mobielen Centrales (MMC's). Ook niet iedereen kan een beroep doen op de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's), want dat is enkel voor mensen in een rolstoel. Hoe gaan we dit oplossen voor 65-plussers die wel een halte hebben binnen 1 kilometer, maar daar op eigen kracht niet raken? Dat is de essentie van de vraag.

Een van de belangrijke kenmerken in het kader van basisbereikbaarheid was het bedienen van attractiepolen, zoals woonzorgcentra, ziekenhuizen, bedrijventerreinen.

De voorzitter: Collega Brouwers, ik ga u toch moeten vragen om af te ronden.

Karin Brouwers (cd&v): Ik ben bijna aan het eind van mijn vraag om uitleg, voorzitter.

Op welke wijze of via welke criteria werd dit principe vertaald in de opmaak van de verschillende OV-plannen?

Waar worden reizigers die gebruikmaken van het voorziene flexvervoer? Opgepikt? Is dat thuis of aan een halte die ondertussen geschrapt zal zijn, maar waar er misschien wel nog een paal zal blijven staan? Met andere woorden, komen op de afgeschafte haltes desgevallend verwijzingen naar het flexvervoer?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Brouwers, voor uw vragen. Misschien kan ik eerst even verduidelijken dat die OV-toets effectief gekoppeld was aan de belbusgebieden. Er moest dan in het verleden telkens de OV-toets gemaakt worden. Je kunt geen belbus bestellen als je je binnen een straal van zoveel meter met een reguliere lijn zou kunnen verplaatsen. Dat was daar de bedoeling van.

Er zijn inderdaad wat klachten binnengekomen, al bij de invoering van die OV-toets in 2016. Toen heeft men daar een aantal uitzonderingen op toegestaan aan

onder meer 65-plussers en mensen met een beperking. Zeker voor mensen die moeilijk tot aan een halte konden geraken, heeft men een uitzondering gemaakt en gezegd dat ze toch gebruik kunnen maken van de belbus. Met de uitrol van de basisbereikbaarheid werd de OV-toets in de pilootgebieden in principe toegepast. Dat betekende dat die uitzondering er niet meer automatisch aan gekoppeld werd. Daar zijn inderdaad een aantal klachten over gekomen. Om een lang verhaal kort te maken: we nemen die klachten uiteraard ter harte, we willen dat niemand in vervoersarmoede gestopt wordt. Maar ik moet wel ook de bedenking maken – u weet dat er nog altijd een onderzoek lopende is bij de indicatiestelling – dat niet elke 65-plusser gelijkgesteld moet worden met een persoon met een beperking. Persoonlijk ken ik zelf heel wat 65-plussers die heel mobiel en heel actief zijn. We moeten dus niet zonder meer zeggen dat elke 65-plusser een uitzondering krijgt op die OV-toets. Dat is de belangrijkste boodschap, denk ik. Die mogelijke uitzonderingen voor mensen met een beperking waren er initieel uit gehaald, dat moet dus gecorrigeerd worden.

U vraagt ook naar duiding bij de OV-toetsen zelf. Er zijn drie voorwaarden waaraan het alternatief gelijktijdig moet voldoen. Ten eerste, een goed alternatief betekent dat er binnen de zestig minuten vanaf het vertrek of voor de aankomst voor het aangevraagde tijdstip een route beschikbaar is met het regulier openbaar vervoer. Een goed alternatief betekent ook dat de tijd die een reiziger nodig heeft voor de volledige verplaatsing met gebruik van het regulier openbaar vervoer niet meer bedraagt dan 2,25-maal de directe reistijd. Een derde voorwaarde is: een goed alternatief betekent dat de reiziger niet meer dan 1000 meter, of 1 kilometer, in totaal moet wandelen om tot bij een halte van het regulier openbaar vervoer te geraken.

Ik kom bij uw vraag over de operationele vertaalslag van het decreet Basisbereikbaarheid en de bediening van de attractiepolen. De plannen zijn opge maakt onder begeleiding van consortia en van studiebureaus die in elke vervoerregioraad gewerkt hebben rond de attractiepolen. Daar is telkens een specifieke methodiek voor gehanteerd. Het is de keuze geweest van de vervoerregioraden om de bediening van die attractiepolen te bepalen. Dat kan via het kernnet, dat kan via het aanvullend net, dat kan via het vervoer op maat (VoM), of de keuze zou zelfs kunnen zijn om het niet te voorzien. Ik denk dat die bottom-up benadering waar we toch altijd hoog mee in het vaandel lopen, net de bedoeling had om lokale besturen in die vervoerregioraden te laten bepalen waar welke lijnen effectief moeten komen. U weet ook – ik heb u het zelf ook horen zeggen bij de MORA-verjaardag (Mobiliteitsraad van Vlaanderen) – dat we het budget voor het vervoer op maat hebben opgetrokken van 31 miljoen euro naar nu bijna 70 miljoen euro na indexatie. Daarmee is het dus de bedoeling om ook flex en flex plus te kunnen voorzien.

Ten slotte is er uw vraag waar reizigers voor flexvervoer worden opgehaald. Alle VoM-plannen zijn voor de zomer goedgekeurd in de respectievelijke vervoerregio's. Die worden vanaf 6 januari gefaseerd uitgerold. Ik heb u daaromtrent ook op een recente schriftelijke vraag nog een antwoord gegeven. Het openbaar vervoer is dus een collectieve dienstverlening, er is geen deur-aan-deur dienstverlening voor het flexvervoer voor de open gebruikers. Het flexvervoer is steeds van halte tot halte. Voor het flexplusvervoer kan natuurlijk wel een ophaling aan deur gebeuren omdat het daar gaat om de specifieke doelgroepen.

Kortom, we laten dus niemand in de kou staan en voor mensen met een beperking kan zeker die uitzondering inzake de OV-toets in de toekomst mee opgenomen worden. Zeker zolang er geen duidelijkheid is rond de indicatiestelling, denk ik dat we dat principe moeten hanteren. Ik hoop dat ik daarmee al uw verzuchtingen en bemerkingen heb kunnen counteren.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Dank u wel, minister. Ik ben blij dat u zegt dat we niemand in de steek gaan laten en dat er geen vervoersarmoede mag komen. Ik ben blij dat u dat nog eens herhaalt. Dat is uiteraard heel belangrijk, maar tegen 6 januari, als die belangrijke fase zal ingaan, moet het toch wel opgelost zijn. Ik ben het er ook mee eens dat iemand van 65 perfect fitter kan zijn dan iemand van zelfs 25 en dat die mobiliteitsindicatiestelling nog een heel belangrijk verhaal wordt. Maar zolang die er niet is – en vanaf 6 januari gaat het allemaal in – gaat men daar misschien toch met een paar hiaten vallen. Ik weet ook niet hoe het daar nu uiteindelijk opgelost is aan het woonzorgcentrum in Aarschot. We zullen het misschien eens aan onze collega vragen die daar burgemeester is.

Het flexvervoer is inderdaad aanbesteed. Ik heb daar een heel mooi antwoord gehad op een schriftelijke vraag. We kunnen allemaal zien wie overal dat vervoer gaat doen. Het is goed dat het kan gebeuren, want ik was wat bezorgd of er wel voldoende inschrijvingen zouden zijn. Dit gaat dus hopelijk tot een goed einde komen. Ik neem dan aan dat die de mensen gaan oppikken aan de oude haltes en dat er toch haltes gaan bestaan waar flexvervoer zal halteren, en geen gewone lijnbus. Wanneer gaan we daar allemaal duidelijkheid over krijgen? Er komen nog vragen over basisbereikbaarheid. Ik wil daar niet op vooruitlopen, maar ik hoop echt dat er heel snel en goed gecommuniceerd wordt vanaf november aan al die reizigers en dat het ook bij de reizigers terechtkomt via gemeenten, via werkgevers, enzovoort, want het is een enorme systeemswitch.

Hoelang volgen wij dit al? We hebben het decreet nog goedgekeurd, eind vorige legislatuur. We zijn er nu al zo lang mee bezig en toch blijven er onduidelijkheden. Wat moet het dan niet zijn voor de gewone reizigers? En die moeten we van de MORA toch centraal stellen, dus laten we dat goed in ons achterhoofd houden.

Ik ben blij dat ik de vraag heb kunnen stellen. Het is mij nu ook allemaal iets duidelijker waar die OV-toets precies van kwam, maar er blijft toch een zekere bezorgdheid of het allemaal wel in orde komt in januari.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Brouwers, uw bekommernissen zijn ook onze bekommernissen. U weet dat ik zelf beslist heb om de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) en de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) pas in laatste instantie in te kantelen, terwijl de plannen initieel waren om die als eerste in de pilootprojecten te betrekken. Dus de MAV's en DAV's blijven op dat moment sowieso voor de mensen met een beperking.

De VoM-lijnen zijn door de vervoerregioraden afgeklopt voor de zomer. Daar zijn uiteraard ook de haltes bepaald waar er VoM, flex- en flexplusvervoer gaat worden geregeld. Dus dat zijn inderdaad ook haltes. We horen heel veel over haltes die allemaal worden afgeschaft, maar men houdt dan ook rekening met datgene wat er verplaatst wordt of dergelijke. Maar er komen alleszins ook VoM-haltes. De vroegere belbushaltes, bijvoorbeeld, kunnen verplaatst worden of veranderen, maar dat is eigenlijk allemaal wat de vervoerregioraden beslist hebben. En daar gaan we alleszins verder mee aan de slag.

We blijven zeker alles opvolgen. Ik had initieel ook wel wat schrik of we heel dat VoM-vervoer rond zouden hebben tegen 6 januari. Daar staat en valt alles mee. Ik heb altijd gezegd dat we geen vervoersarmoede willen. En je kunt maar het hele plan uitrollen als ook die onderste laag, dat vervoer op maat, er ook is. Anders ga je de facto wel vervoersarmoede creëren, en dat willen we uiteraard niet. We blijven het dus zeker allemaal opvolgen. Ik hoop dat met de antwoorden

die we nu gegeven hebben, de bekommernissen rond de OV-toetsen alleszins al zijn weggewerkt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Dank u wel, minister. Ik hoop inderdaad dat tegen januari de Hoppincentrale dan zo geactiveerd is dat er voor mensen met een mobiliteitsbeperking, maar die geen recht hebben op Minder Mobielen Centrales of op DAV, via het flexvervoer toch wel iets mogelijk is, of ze nu 65 zijn of niet. Dat die OV-toets een stukje wordt geherdefinieerd met de Hoppincentrale: geen probleem, maar niemand mag in de kou blijven staan. Het zal trouwens in het putje van de winter zijn, dus laten we daar toch allemaal voor gaan.

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 verminderde dienstregeling bij De Lijn
– 3382 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpassingen in de dienstregeling van De Lijn
– 3390 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afgeschafte ritten bij De Lijn
– 3391 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de geschrapte busritten van De Lijn in september 2023
– 3403 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toenemende aantal geschrapte ritten door defecte bussen bij De Lijn
– 3442 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over geschrapte busritten bij De Lijn
– 3465 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het structureel schrappen van ritten door De Lijn
– 3606 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Via een Belgabericht van 24 augustus 2023 komen we te weten dat De Lijn vanaf 1 september 2023 haar dienstverlening zal moeten aanpassen vanwege het personeelstekort.

De Lijn vindt te weinig nieuwe chauffeurs en technici om alle vacatures op te vullen. Volgens de vervoersmaatschappij is de zoektocht een hele uitdaging, vooral in regio's waar de concurrentie groot is. Er vielen al geregeld ritten weg,

dit tot grote frustratie van de reizigers. Om de dienstverlening opnieuw betrouwbaar te maken, schrapt De Lijn vanaf 1 september 0,75 procent van de ritten, en dit verspreid over heel Vlaanderen. Volgens De Lijn zal de impact beperkt zijn. De drukke lijnen en schoolritten zullen gevrijwaard worden. Door ritten te schrappen wil De Lijn meer zekerheid bieden dat de aangekondigde ritten wel degelijk gereden zullen worden. Op zich is het positief dat mensen niet voor niets staan te koekeloeren aan de halte.

Het is de bedoeling van De Lijn om de dienstverlening opnieuw op te trekken zodra voldoende personeel beschikbaar is.

Het ACV Openbare Diensten, de vakbond, wijst ook naar het groot aantal verouderde bussen en de levering van de elektrische bussen die ernstige vertraging oploopt, waardoor de dienstverlening deze winter onder druk zal komen staan. Volgens de vakbond zijn er ook problemen met de laadinfrastructuur. De vakbond vreest dat het structurele aanbod tot zelfs met 20 procent zal moeten worden verminderd. De Lijn wijst enkel naar het personeelstekort en spreekt het getal van 20 procent van de vakbond tegen.

Ook TreinTramBus reageerde ontzet en noemde de situatie bij De Lijn zelfs dramatisch slecht. Het is vandaag al onzeker of de bus al of niet komt. De oorzaak is het tekort aan chauffeurs, maar ook de leeftijd van de bussen. De oudere bussen zijn sneller en langer defect en er is niemand om deze te herstellen. Volgens TreinTramBus is het gevolg hiervan dat reizigers niet langer de bus nemen omdat het openbaar vervoer onbetrouwbaar is en er daardoor klanten verdwijnen. TreinTramBus verwacht niet dat dit probleem zal zijn opgelost tegen 1 september en verwacht zelfs nog grotere problemen.

Minister, hoeveel chauffeurs zijn er momenteel tekort in Vlaanderen om de aangepaste/verminderde dienstverlening weer op te heffen? Want hopelijk streven we daar allemaal naar. Hoeveel nieuwe chauffeurs zijn er in 2022 gestart bij De Lijn? Hoeveel nieuwe chauffeurs zullen er dit jaar nog starten? Hoeveel chauffeurs zijn er momenteel in opleiding en wanneer zullen deze chauffeurs inzetbaar zijn? Hoeveel chauffeurs zijn er in 2022 en in 2023 weggegaan bij De Lijn en wat zijn de redenen hiervoor? Is er bij deze dienstverlening ook rekening gehouden met ziekte in de winter en dus bijkomende afwezigheid van chauffeurs?

Ik heb dezelfde vragen over de technici. Hoeveel technici zijn er momenteel tekort in Vlaanderen bij De Lijn? Hoeveel nieuwe technici zijn er in 2022 gestart? Hoeveel nieuwe technici zullen er dit jaar nog starten? Hoeveel technici zijn er in 2022 en in 2023 weggegaan en welke zijn de redenen hiervoor?

We weten dat De Lijn veel inspanningen doet, maar welke bijkomende inspanningen doet De Lijn om het tekort aan chauffeurs en technici op te vangen?

En dan is er nog de cruciale vraag. Waarom gebeurde de communicatie over de aangepaste dienstverlening pas op 24 augustus, terwijl deze al zou ingaan op 1 september? Hoe komt het dat de exacte dienstregeling enkele dagen voor de start van het nieuwe schooljaar nog niet bekend was? Klopt het dan dat die communicatie hierover enkel via een app gebeurt? Sorry, maar mijn schoonmoeder van 83 jaar heeft geen smartphone, dus ik hoop dat dat niet klopt. Deze zaken lees je in ieder geval in de media.

Welke gevolgen heeft dit personeelstekort op de invoering van de basisbereikbaarheid die op 1 januari een nieuwe belangrijke fase ingaat? Welke inspanningen zullen er worden geleverd om de impact daarop te beperken of te vermijden? Welke criteria werden gehanteerd bij de beslissing om bepaalde ritten al of niet te schrappen? Werd er bijvoorbeeld ook rekening gehouden met aansluitingen op de trein, wat voor pendelende werknemers een heel verschil kan

maken? Klopt het dat er problemen zijn met de laadinfrastructuur voor elektrische bussen?

Wat vindt u van de uitspraken van TreinTramBus over de onbetrouwbare dienstverlening van De Lijn en welke initiatieven zult u nemen om de dienstverlening weer betrouwbaar te maken?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Collega Brouwers, dank u wel voor deze beknopte inleiding, maar het is natuurlijk niet onbelangrijk dat sinds 1 september een aantal ritten geschrapt zijn. Dat is nieuws, maar belangrijker is inderdaad die mank lopende communicatie, of toch althans de communicatie die zeer laattijdig gestart is.

Minister, hoe kijkt u naar de plannen om die ritten te schrappen? Was er voorafgaand overleg tussen De Lijn en u en uw administratie over de beoogde schrapping van de ritten?

Hoe kijkt u naar de communicatie van De Lijn dienaangaande? De problematiek is voldoende geschetst en ook in de media aan bod gekomen.

Hoe willen we ervoor zorgen – en u als minister – dat de hinder ten gevolge van die schrappingen minimaal wordt gehouden?

De allerbelangrijkste vraag: hoe kunt en wilt u ervoor zorgen dat deze geschrapte ritten zo snel mogelijk opnieuw actief kunnen zijn en die schrappingen teruggedraaid kunnen worden?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, het is bijna een beetje verbazend dat u mevrouw Schoubs al naar huis hebt laten gaan, maar we zullen onze vragen aan u stellen.

Op 25 augustus was er inderdaad die aankondiging met een eufemisme dat om de dienstverlening te verzekeren men een aantal dienstverleningen ging afschaffen. Je moet het maar doen. Maar tot het eind van het jaar wordt zowat 1 procent van de ritten geschrapt. Dat ging dan over 77 lijnen volgens een bericht op de website van De Lijn. Ik heb op 29 augustus nog eens gekeken, maar toen kon je nog niet terugvinden welke ritten er op 1 september zouden wegvallen. Op de website stond toen dat de reizigers bij de start van het nieuwe schooljaar zelf zouden kunnen uitzoeken of hun bus zou rijden. Dat is een triest dieptepunt in de dienstverlening, vooral omdat sommige lijnen maar één keer per uur bediend worden. Als uw rit dan wegvalt, geraak je gewoon niet op je werk of op school.

De Lijn heeft inderdaad gezegd dat het vooral een problematiek is van personeelstekort, maar de vakbond het ACV liet toch duidelijk een ander geluid horen. De schrapping zou gevolgd zijn op een crisisoverleg binnen De Lijn – en ik citeer – over “een acuut tekort aan rijwaardige bussen”. De reizigersorganisatie TreinTramBus was ook heel kritisch. Die zei dat De Lijn beloofd heeft dat er geen schoolritten zouden wegvallen, dat er alleen ritten geschrapt zouden worden op hoogfrequente lijnen, maar dat dat eigenlijk niet het geval was in de realiteit.

Blijkbaar, ik heb dat gisteren ook wat aangehaald in de plenaire vergadering, heeft dit nieuw dieptepunt verband met de onduidelijkheid die lange tijd bestond over de bestelling van elektrische bussen. Er zijn gewoon te lang te weinig bussen besteld. Daardoor zit men nu met een moeilijke situatie als er een aantal bussen niet rijden. Ik laat me vertellen dat de elektrische bussen die in Winterslag geleverd zijn, allemaal stilstaan omdat de voorruitbewasemen en

er dus niet veilig mee gereden kan worden. Ik weet niet of de minister dat kan bevestigen, maar ik begreep dat de bussen die eigenlijk van Winterslag naar elders in het land hadden moeten gaan, nu op die stelplaats moeten blijven rijden en dat er daardoor op andere plekken een tekort ontstaat aan rollend materieel. Stilaan leidt ook hier het gebrek aan investeringen en het niet inlossen van de beloftes van minister Weyts in de vorige legislatuur er blijkbaar toe dat ritten afgeschaft moeten worden.

Minister, wanneer was u op de hoogte? Is er overleg geweest? Hoe staat u tegenover de beslissing? Die vragen zijn ook al gesteld door de collega's.

Hoe wilt u vermijden dat mensen minder in de onduidelijkheid blijven? Nu was die onzekerheid toch veel te groot, ook enkele dagen vooraf of zelfs de dag van de afgeschafte ritten zelf.

Heeft De Lijn aan u een vraag gesteld om te kunnen overgaan tot de aankoop van recente Euro VI-bussen uit het buitenland? Hoe hebt u daarop gereageerd? Dat zou volgens sommigen nodig zijn om voldoende rijdende bussen te hebben om het aanbod op peil te kunnen houden.

Aangezien De Lijn vooral naar de personeelstekorten verwijst: wat zijn de precieze personeelstekorten bij De Lijn op dit moment? Hoe komt het dat de aangekondigde wervingscampagnes tot nu toe geen oplossing brachten?

Wat is de stand van zaken van de bestelling van e-bussen en de ombouw van werkplaatsen?

Wat is de impact van deze situatie op de stapsgewijze invoer van basisbereikbaarheid? Hoe gaat de invoer van basisbereikbaarheid er misschien ook nog voor zorgen dat er extra bussen te kort zijn om het aanbod te kunnen blijven volhouden? Hebt u daar al zicht op?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, alle sectoren in de samenleving worstelen vandaag met de opvolging van de uittrekkers, zij die met pensioen gaan. Voor elke tien gepensioneerden, komen er in Vlaanderen globaal acht nieuwkomers in de plaats, in Limburg zelfs maar 7,5. Je ziet het in het onderwijs, in de zorg, bij de politie, in de bouw, in het openbaar vervoer, bij de post. Men krijgt het vandaag niet meer georganiseerd, zowel in de privésector als bij de overheid, voor diegenen die zeggen dat het een kwestie van willen is. Je moet vooral niet naar de objectieve parameters kijken, ze worden iedere dag door de feiten tegengesproken. In de bouw laten aannemers vrij competitieve werven liggen, ook al kunnen ze er een goede boterham mee verdienen omdat ze niet de mensen hebben om de werf binnen een redelijk tijdsbestek gerealiseerd te krijgen.

Het betekent dat men naast de reguliere arbeid van 7.36 uur per dag, ook met maatwerk moet komen als de nood aan de man of de vrouw is. Ik denk dan voor een deel aan flexi-jobs, niet in de plaats van – maak er al niet meteen een karikatuur van –, maar om op het moment dat de nood aan de man is, naast de reguliere arbeid van 7.36 uur per dag of andere deeltijdvarianten, ook te proberen om maatwerk te leveren via flexi-jobs.

Minister, we moeten erkennen dat De Lijn steken laat vallen wat communicatie betreft. We kennen allemaal Genk en omgeving en het oosten van Limburg, waar bij het begin van het schooljaar ouders hun kinderen naar de bus willen brengen. Ze moeten later naar het werk vertrekken omdat hun kinderen met de auto naar school moeten worden gebracht omdat de bus niet opdaagt. Dat heeft te maken

met zieke chauffeurs bij de exploitanten, bij de onderaannemers. Het duurt lang en de communicatie daarover schiet tekort en gebeurt veel te laat en te weinig. Dat moeten we durven te zeggen en daarvoor moeten we ook de verantwoordelijke aanduiden. U bent niet diegene die de busdiensten moet organiseren, minister. Anderen zijn hiervoor verantwoordelijk en ik vind dat u heel vaak de shit moet incasseren, het zal er bijhoren zeker, maar anderen zouden ook in de spiegel moeten kijken.

Dan is er nog de ouderdom van de vloot. Het is een opmerking die vanuit syndicale hoek komt, zowel van ACV-OD als van ACOD. Ik ga terug naar een commissievergadering net voor het zomerreces. Uit de toelichting die we toen kregen als commissarissen, bleek dat door het vernieuwen van de vloot, aan het ritme zoals dat nu gebeurt, er minder bussen nodig zouden zijn omdat men minder bussen in reserve moet nemen wegens hun ouderdom. Daardoor zou de uitval dalen, wat in de praktijk toch niet helemaal lijkt te kloppen. Ik citeer hier maar, en het is niet de minister die het heeft gezegd, maar wel de directeur-generaal.

Minister, men spreekt van busritten maar niet van tramritten hoewel het knelpuntberoep chauffeur onder meer in Antwerpen speelt. Is er bij de tramritten geen probleem?

Welke beleidslijnen past De Lijn toe om te bepalen welke ritten wegvallen? Is dit puur op cijfers of gebruikt men ook andere invalshoeken?

Hoe evalueert u en De Lijn de extra inspanningen die er geleverd werden om chauffeurs en technici te vinden nu dit niet helemaal lijkt te lukken?

Hoe kijkt u naar de beweringen van ACV-OD?

Is er zicht op beterschap of moeten we ons voorbereiden op nog meer annulatie van bus- en tramverbindingen?

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

Jos D'Haese (PVDA): Dit is het volgende hoofdstuk in de geweldige investeringen die bij De Lijn gebeuren en de situatie op het terrein. Als gevolg daarvan is er al gesproken over de personeelstekorten en deels over de technische problemen. Ik heb daar een aantal cijfers over opgevraagd, minister, en die zijn toch wel verbijsterend. In de eerste vijf maanden van 2023 schrapt De Lijn drie keer meer ritten wegens technische redenen dan in heel 2019. In de regio Antwerpen – houd u vast, beste collega's – zijn er in de eerste vijf maanden van dit jaar wegens technische redenen zeventien keer meer geschrapte ritten dan in heel 2019. Dat lijkt op het instorten van een openbare dienst als u het mij vraagt. De situatie gaat echt van kwaad naar erger.

De vakbonden trekken aan de alarmbel, het is hier al gezegd, zowel het ACV als het ACOD. En, bon, het is niet zo heel moeilijk om de oorzaken van die problemen te vinden. Die liggen uiteraard in de besparingspolitiek die gedurende tien jaar is gevoerd bij De Lijn: te weinig bussen aangekocht om te vernieuwen, een sterk verouderde vloot en als gevolg daarvan een heel hoge druk op de technische werkplaatsen, met daar slechte loon- en arbeidsvoorwaarden waardoor de mensen niet gewoon niet aangetrokken worden, wat niet het eerste probleem is, maar het probleem is dat ze weglopen. Ze lopen gewoon weg. In Mechelen zijn ze gewoon allemaal samen opgestapt. De helft van de technici is gewoon weg. Men is het gewoon kotsbeu. Je kunt ze niet houden omdat je ze niet goed betaalt en omdat je geen goed materiaal hebt om hen mee te laten werken. Op die manier grijpen al die problemen op elkaar in: technische problemen, onderinvesteringen in materiaal, personeelsproblemen en zo verder.

In 2021 stonden er nog gemiddeld 380 bussen per dag in onderhoud. Een jaar later zijn dat er meer dan vierhonderd. Dus, inderdaad, zoals de heer Keulen zegt, is die kentering nog niet bepaald in zicht.

Minister, ik vraag me dus af hoe u het hoge aantal geschrapte ritten als gevolg van technische problemen verklaart en welke investeringen er komen om deze situatie recht te trekken. Ik denk dat het toch wel evident is dat het plan dat voorzien is voor de vergroening van De Lijn, niet volstaat als je kijkt naar de leeftijd van ons wagenpark. Welke maatregelen zullen worden genomen om de loon- en arbeidsvoorwaarden van de technici te verbeteren en meer technici aan te nemen?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, het is niet de eerste keer dat we dit soort vragen stellen, spijtig genoeg. Ik heb ook al verschillende schriftelijke vragen gesteld, zoals collega D'Haese, waar inderdaad uit blijkt dat de eerste vijf maanden van dit jaar er 18.000 busritten geschrapt zijn, of bijna 3600 ritten per maand die niet gereden worden. Tekort aan chauffeurs, gebrek aan technici, verouderde voertuigen zijn diverse redenen. Er is niets nieuws. Ik denk dat we, collega D'Haese, ergens in het voorjaar nog eens met dezelfde cijfers op het spreekgestoelte in de plenaire hebben gestaan.

Minister, sinds begin december krijg ik bijna dagelijks berichten van ouders van wie de kinderen niet meer op de bus geraken omdat die overvol is. Ook dat is vaak gekoppeld aan andere ritten die geschrapt zijn, waardoor de volgende rit overvol zit. Die berichten krijg ik tot op de dag van vandaag nog steeds. Collega Keulen heeft er al naar verwezen en dat is in deze commissie al bevestigd: we weten dat er de afgelopen jaren door De Lijn een slecht aankoopbeleid is gevoerd, dat er te weinig bussen zijn aangekocht, dat er op dit moment te veel bussen zijn die niet voldoen aan de normen en dat er vertraging is in de levering van elektrische bussen. Dat alles maakt dat de dienstverlening voortdurend in het gedrang komt. Ik denk dat er een resolute inhaalbeweging nodig is wat betreft aankoop van voertuigen.

Daarnaast heb je het specifieke probleem van het tekort aan chauffeurs. In het geval van Limburg gaat het om een gebrek aan chauffeurs bij de pachters, waar ook de schrappingen van ritten opnieuw verlengd zijn. Los van ziekte, krijg ik de boodschap – ik weet niet of het klopt, daarom vraag ik het aan u – dat het tekort van chauffeurs bij de pachters onrechtstreeks ook te maken zou hebben met de aanbesteding van het vervoer op maat. In Limburg is het vervoer op maat aan slechts enkele private pachters gegund, waardoor de chauffeurs bij die andere pachters op dit moment weten dat ze op 1 januari niet meer dezelfde tewerkstelling hebben, en ze die pachters massaal aan het verlaten zijn. Daardoor krijgen we een leegloop waardoor er een probleem is van een gebrek aan chauffeurs. Klopt dat? Hadden we dit niet kunnen voorzien?

Verder heb ik dezelfde vragen als de collega's. Welke maatregelen gaat u nemen om het beroep van technicus en bij uitbreiding dat van chauffeur aantrekkelijker te maken? Hoe zit het met het personeelstekort bij De Lijn? Hoeveel openstaande vacatures zijn er? Hoe gaat u ervoor zorgen dat het steeds toenemend aantal geschrapte ritten gaat afnemen? Welke bijkomende maatregelen gaat u nemen, ik denk bijvoorbeeld aan het resoluut opschalen van de aankoop van elektrische voertuigen? Is er ondertussen een oplossing gevonden voor het tekort aan voertuigen? Mevrouw Schoubs heeft een specifiek aantal gegeven van het tekort aan bussen dat dit jaar moest worden opgelost. Welke maatregelen zijn daarvoor genomen?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, nauwelijks twee maanden nadat basisbereikbaarheid werd ingevoerd, waarbij heel wat bushaltes maar ook ritten werden geschrapt, kondigde De Lijn aan opnieuw noodgedwongen heel wat ritten structureel te moeten schrappen. De aangepaste dienstregelingen gelden al zeker tot het einde van dit jaar. Vooral de busverbindingen in de vervoerregio's Has-selt, Mechelen, Turnhout-Mol-Westerlo, Dilbeek, Destelbergen, Kortrijk en Antwerpen worden getroffen.

De Lijn benadrukt dat de ingreep alleen de frequentie verlaagt op routes met een groot aanbod en dat drukke lijnen en schoolritten worden gevrijwaard. "De reizigers zullen daar weinig of niets van merken", zo luidt het. De impact zou minimaal blijven. De vakbonden vrezen echter dat dit het begin is van nog meer ellende. Concreet zou slechts 0,75 procent van het totale aanbod tijdelijk worden geannuleerd. Toch komt dit erop neer dat dagelijks naar schatting 225 ritten niet meer uitgevoerd worden.

De Lijn beloofde ook dat er geen schoolritten zouden wegvallen en er bovendien alleen ritten zouden worden geschrapt op hoogfrequente lijnen. TreinTramBus kwam echter te weten dat die belofte alvast voor de regio Mechelen niet hard-gemaakt kon worden. Volgens de reizigersorganisatie vallen er wel degelijk ritten weg in de schoolspits en op sommige lijnen ontstaan wachttijden van een of twee uur.

De dupe, zoals steeds, in het hele verhaal is andermaal de reiziger. TreinTramBus reageerde dan ook terecht boos op het nieuws dat er vanaf 1 september busritten werden geschrapt. Drie dagen voor de start van het nieuwe schooljaar konden reizigers in de planner of op de website van De Lijn nog steeds niet terugvinden welke ritten zouden wegvallen. Reizigers moesten het doen met een opsomming van de lijnen waarop ritten werden geschrapt.

Door het schrappen van bijkomende ritten krijgt het ambitieuze mobiliteitsplan 'Basisbereikbaarheid' meteen een ferme tik tegen de schenen.

De oorzaak moet volgens De Lijn gezocht worden in het aanslepende personeels-tekort, dat maar niet opgelost raakt door de krapte op de arbeidsmarkt. Tegelijkertijd blijven een aantal stelplaatsen kampen met een tekort aan modern rollend materieel. Oude bussen die door een tekort aan materieel en technici te lang buiten gebruik blijven, zijn schering en inslag. De vernieuwing van het verouderde wagenpark loopt ook al niet zoals gepland. De aangekochte hybride en elektrische bussen worden veel trager geleverd dan gepland.

Welke maatregelen hebt u in samenspraak met De Lijn genomen om de aanwerving van chauffeurs en technici te versnellen?

Hoever staat het met de levering van de hybride en elektrische bussen? Bent u in gesprek getreden met de leveranciers VDL en Van Hool?

Waarom gaat u niet in op het voorstel van de vakbonden om de wachttijden voor levering van de hybride en elektrische bussen te overbruggen met nieuwe dieselbussen?

Welke maatregelen worden er genomen om tekorten aan onderdelen weg te werken?

Ten slotte, ondanks de bewering van De Lijn en uzelf dat de communicatie met de reiziger significant is verbeterd, stellen we vast dat op amper twee maanden tijd de communicatie rond twee belangrijke veranderingen voor de reiziger de mist ingaat. Hoe wilt u dit gebrek aan communicatie eindelijk structureel aanpakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dit zijn veel vragen, 36 in totaal als we goed hebben geteld. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Veel dezelfde vragen, inderdaad. Eerst zou ik duidelijk willen stellen dat ik zelf niet de organisator ben van het openbaar vervoer. Ik ben voogdijminister. De Lijn is een extern verzelfstandigd agentschap, dat natuurlijk zelf bepaalt waar welke bussen rijden en op welke manier.

Ten tweede wil ik jullie ook even wat cijfers meegeven. De Lijn is als beheerder van het vervoerssysteem op jaarbasis verantwoordelijk voor meer dan 200 miljoen kilometer. Daarvan wordt 50 procent door De Lijn gereden, en 50 procent door de pachters, door de onderaannemers. Dat is toch alleszins de grootteorde.

Ten derde zijn er de cijfers van de geschrapte ritten, want oei oei oei, het is weer allemaal kommer en kwel. De heer D'Haese gebruikt natuurlijk cijfers die volledig uit de context zijn gerukt. Ik had ook niets anders verwacht. In september 2023 werd 0,75 procent van de ritten geschrapd. In 2022 was dat 2,7 procent. 2021 was misschien iets minder. Van januari tot en met mei 2023, want daaraan refereert de heer D'Haese, werd 2 procent geschrapd, 2 procent op die 204 miljoen kilometer. Als ik dan bekijk wat de oorzaak van de schrapping is, dan zijn dat personeel voor 0,68 procent, stakingen voor 1,22 procent en technische redenen voor 0,32 procent. Collega's, wat is dus de grootste reden waarom ritten niet werden gereden van januari tot en met mei 2023? Dat zijn stakingen. Waarom? Omdat we in die periode 23 stakingsdagen hadden. Dat wil ik eerst even duidelijk stellen.

Dat neemt niet weg dat we ook sowieso een aantal ritten hebben geschrapd, en dat is zeker in september naar boven gekomen, wegens de krapte op de arbeidsmarkt. Dat kunnen we niet ontkennen. Ik ben blij dat een aantal collega's hier ook al onmiddellijk hebben geduid dat die krapte op de arbeidsmarkt vandaag de dag niet alleen bij De Lijn, niet alleen bij de pachters, maar in heel wat sectoren speelt. Dat heeft natuurlijk ook een belangrijke repercussie.

Wat doet De Lijn nu om ervoor te zorgen dat er toch bijkomend mensen worden gerekruteerd? Sommigen schetsen hier doemscenario's waarin iedereen gaat lopen bij De Lijn. Ik heb dat cijfer hier ook al meermaals gegeven: de uitval bij De Lijn is minder dan 3 procent. Ik zou jullie willen vragen om eens bij andere werkgevers, bij andere bedrijven die bijna achtduizend mensen in dienst hebben, te controleren wat het verloop daar is. Meestal is dat een hoger percentage dan minder dan 3 procent. We hebben dat al vaker besproken in deze commissie, dus ik zal daar niet te lang bij stilstaan, maar het beroep van chauffeur, of dat nu in de logistieke sector of in de sector van het personenvervoer is, is vandaag de dag een knelpuntberoep, evenals het beroep van technicus. De knelpuntproblematiek speelt nog meer in de Vlaamse Ruit dan in de buitengebieden. We weten dat de concurrentie daar nog veel groter is. Er zijn de economische hotspots, zoals de havenbedrijven, maar ook rondom het Brusselse is het sowieso nog een pak moeilijker.

Het personeel, de krapte op de arbeidsmarkt is een probleem, maar er is ook een probleem met de vloot. Dat geef ik ook toe. Er moeten regelmatig bussen in onderhoud: een bus die motorpech krijgt, een bus die betrokken raakt bij een accident, een bus die al wat ouder is. Daarmee moet ook rekening worden gehouden. De Lijn verzekert mij dat ze inzake personeel al heel wat rekruteringsprogramma's heeft lopen, dat ze dit jaar negenhonderd vacatures had, voornamelijk door de vergrijzingsgolf, dat er daarvan al ruim zeshonderd zijn ingevuld specifiek wat de buschauffeurs betreft, dat er ook al 44 van de 67 extra Lijncontroleurs werden ingevuld. Voor technici waren er een honderdtal

vacatures. Op dit ogenblik zijn er 56 aangeworven en zijn er ook een kleine dertig uitzendkrachten in dienst.

Nu, opnieuw, dit is een organisatie van De Lijn; ik ben daar zelf uiteraard niet elke dag mee bezig.

Maar, er is de krapte op de arbeidsmarkt, waardoor 0,68 procent van de ritten geschrapt moet worden. Tussen de meer dan 2200 bussen zitten er ook nog Euro III- en Euro IV-bussen. We weten allemaal dat een oude bus al wat sneller in panne valt. Vroeger stonden er ongeveer vijfhonderd bussen op de stelplaatsen voor renovatie, verspreid over heel Vlaanderen. Vandaag heeft men dat weten terug te brengen naar een vierhonderdtal. Dat zijn vooral de oudere bussen, maar ook een geaccidenteerd voertuig moet naar de stelplaats, of een voertuig waar we een afsluitbare post in willen installeren. De directeur Techniek bij De Lijn verzekert mij dat hij er alles aan doet om ervoor te zorgen dat er een stabilisatie komt en dat men alles gaat optimaliseren.

De situatie op 1 september, daarover zijn er ook veel vragen. 0,75 procent van de ritten is geschrapt. De Lijn heeft naar analogie gewerkt met het model van de gegarandeerde dienstverlening. Als je weet dat je op bepaalde lijnen een aantal chauffeurs mist of als een onderaannemer de boodschap brengt dat er specifiek in het Limburgse 27 ziektemeldingen zijn op één dag – ik denk dat de covid-pandemie er ook mee te maken had –, dan moet je schakelen. Daar is vaak ook weinig tijd voor. De Lijn heeft de autonomie, conform het openbaredienstencontract, om te kijken waar het ritten kan schrappen, waar het kan zorgen voor een optimaal aanbod en hoe het daar het best over communiceert met de reiziger. Dat dat in een ideale wereld allemaal veel beter zou kunnen ... Ik had het ook graag zo gezien, maar ik vind ook hier weer dat de klachten in de media enorm zijn uitvergroott, zeker als ik de cijfers van januari tot mei 2023 vergelijk met dezelfde periode in 2022, toen 2,7 procent van de ritten geschrapt werd. Nu ging het over 0,75 procent van de ritten.

Wat doet De Lijn op dit ogenblik? Continu monitoren, continu bijsturen, ervoor zorgen dat er met de reiziger gecommuniceerd wordt en ervoor zorgen dat alles geoptimaliseerd kan worden. De Lijn zet in op slim schrappen.

Nu, in bepaalde regio's zijn er meer problemen geweest, onder andere in Mechelen. Ik heb die berichten ook gelezen in de krant. U weet dat alles vroeger, voor de grote transitie van De Lijn, in decentrale gebieden werd geregeld. Mechelen zit enerzijds met een relatief oude busvloot en met de uitval van heel wat technici. De Vlaamse Ruit heeft daar ook zijn aandeel in. Nu, men heeft bij De Lijn beslist om intern wat te verschuiven en vanuit de omliggende regio's bussen en technici te verschuiven naar Mechelen, zodat men daar naar een soort optimalisatie kon teruggaan.

Wat met de kritiek van TreinTramBus? Dat TreinTramBus aanbeveelt om dieselbussen te kopen, dat is een terugkeer naar de oude situatie. Daar wil ik uiteraard niet op ingaan. Klimaatgerelateerd willen we dat niet doen. De levering van elektrische bussen loopt vertraging op, maar zoals al bij de toelichting van het jaarverslag geduïd werd, zijn er de voorbije jaren heel wat nieuwe voertuigen gekocht, hybride en elektrische bussen. Die elektrische bussen hebben trouwens veel minder onderhoud nodig. Er werden heel wat bussen aangekocht, waarvan er een aantal vertraging oplopen, maar die nieuwe voertuigen vallen veel minder vaak uit, wat een goede zaak is. Het klopt dus niet dat we niet geïnvesteerd hebben in nieuwe bussen. De cijfers spreken op dat vlak voor zich.

Wat de elektrische bussen betreft, mijnheer Bex: we hebben er op dit ogenblik 162 besteld. Daarvan hadden er tachtig geleverd moeten zijn, maar we hebben er nog maar 38. De intentie bij De Lijn is in elk geval dat er tegen eind dit jaar

driehonderd elektrische bussen rondrijden en dat de stelplaatsen tegen dan ook in orde moeten zijn. Elektrische bussen zonder stelplaatsen, dat werkt natuurlijk niet. We gaan, zoals ik al zei, geen dieselbussen meer aankopen.

Het verloop van werknemers zit vandaag op minder dan 3 procent. De uitstroom is groter bij mensen die nog niet zo lang bij De Lijn werken, meestal jonge beginnende chauffeurs die initieel denken dat het een droomjob is, tot ze een gezin stichten of een partner hebben en beseffen dat werken in gebroken tijdschema's niet altijd even aangenaam is. Oudere werknemers krijgen op dat vlak voorrang, wat voor uitstroom bij jongere chauffeurs kan zorgen. Maar een uitstroom van minder dan 3 procent, dat is zeker niet zo slecht.

Alleszins is De Lijn continu aan het monitoren en het schakelen, continu aan het zorgen dat daar waar het aanbod moet worden aangepast wegens technische redenen, staking of welke oorzaak dan ook – er kan een markt zijn, er kunnen events worden georganiseerd, er kunnen wegenwerken zijn waardoor bepaalde haltes niet wordt bediend –, er kort op de bal wordt gespeeld en er wordt gecommuniceerd naar de reizigers zodat ze goed worden geïnformeerd.

Ik kan me alleszins niet van de indruk ontdoen – en ik weet dat het voor een reiziger absoluut niet fijn is tot de conclusie te moeten komen dat de bus toch niet komt opdagen – dat het probleem soms wordt uitvergroot. 0,75 procent is eigenlijk helemaal niet zo veel, maar de pers stond er vol van. Ik heb zelf ook regelmatig met De Lijn contact opgenomen om te vragen wat er allemaal gaande was. Ik zeg het opnieuw: als plots 27 chauffeurs zich op een maandagochtend ziek melden – en het was maandag 3 of 4 september – dan kun je op dat moment niet gaan schakelen maar dan kun je wel een dag of twee dagen later zorgen dat er een aangepast vervoersaanbod komt zodat de reiziger niet in de kou blijft staan.

Het is continu schakelen en continu monitoren en continu bijsturen. Dat is wat De Lijn in mijn ogen doet.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik heb nog een vraagje dat ik niet heb gesteld.

Het is namelijk zo dat in de regio Leuven de aangepaste dienstverlening al bezig is sinds 1 april, al een half jaar, wegens personeelstekort bij De Lijn. Het doet mij een beetje vrezen dat, als het systeem van aangepaste dienstverlening door bepaalde tekorten aan bussen of chauffeurs ook in andere regio's in Vlaanderen wordt uitgevoerd – wat wel degelijk het geval is – het er niet zo goed uitziet als het daar ook nog meer dan een jaar moet duren.

Ik heb u horen zeggen dat er tegen het einde van het jaar driehonderd extra e-bussen zouden rijden. Heb ik dat juist verstaan? Driehonderd in het totaal? Hoeveel nieuwe zijn dat? Eigenlijk zouden we moeten weten – u hebt daar niet echt op kunnen antwoorden want het is altijd wat koffiedik kijken – wanneer we terug naar de normale dienstverlening gaan. Ik vind niet dat we, ook al is het maar 0,75 procent, er genoeg mee moeten nemen. We zouden ook niet willen dat we 1 procent van de tijd geen water uit de kraan zien komen, ik zeg maar wat. Het is een openbare dienstverlening die moet worden gegarandeerd. Dat er tijdelijk problemen zijn en die probeert op te lossen op een eerlijke manier door aan de reiziger op voorhand te zeggen dat men tijdelijk even gaat aanpassen, begrijp ik. Je kunt ook niet met meer geld plots meer chauffeurs hebben of plots meer bussen die worden geleverd. Als ze niet worden geleverd, worden ze niet geleverd. U kunt daar niets doen aan vertragingen maar we moeten wel een

beetje een idee hebben van wanneer er opnieuw een normale dienstverlening zal zijn.

Ik vind dat er moet worden nagedacht – en het is op dit moment geen partij-standpunt – over het idee om voor de gesplitste ritten flexi-jobs mogelijk te maken. Je moet natuurlijk altijd een rijbewijs hebben. *(Gelach. Opmerkingen)*

En een medische keuring. Het is niet zoals in de horeca: iedereen kan pinten rondragen. Hier moet je wel veilig met een bus kunnen rijden. Evident is dat niet, maar ik weet dat er oudere buschauffeurs zijn die wel nog bepaalde gesplitste ritten zouden willen doen, maar niet meer de volledige trajecten. In het kader van flexi-jobs zijn er zeker mogelijkheden. Ik steun u alleszins als u die vraag ook federaal zou stellen. Ik weet dat discussies over flexi-jobs heel moeilijk zijn.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Collega Brouwers, u neemt me de woorden uit de mond. Ik heb ook geen duidelijk antwoord gehoord op de vraag wat de timing is en hoelang de miserie zal aanhouden. Ik wil het probleem niet overroepen, maar het is belangrijk dat die dienstverlening aanhoudt. Wat nog belangrijker is, is dat een voorstel tot oplossing is meegegeven in de Septemберverklaring. Ik geloof echt dat als de Federale Regering toelaat om flexi-jobs bij het openbaar vervoer mogelijk te maken, dat een oplossing kan zijn. We hebben de bussector een tweetal weken geleden gehoord, en die roept om dat mogelijk te maken en de problemen bij hen en de private partners op te lossen. Dan moet dat ook voor De Lijn en het openbaar vervoer in het geheel een oplossing bieden.

Vandaar stel ik nu mijn vraag die ik niet heb mogen stellen als vraag om uitleg. Minister, het was uiteraard niet uw schuld, het was het oordeel van de voorzitter en ik heb me daar naar geschikt. Bent u van plan en bereid om, een deel van, de oplossing, namelijk het invoeren van flexi-jobs bij het openbaar vervoer, te agenderen op het Overlegcomité? Ik denk dat er een krachtig signaal is gekomen vanuit de voltallige Vlaamse Regering en de meerderheid van dit parlement in de Septemберverklaring. Het is nu zaak om de daad bij het woord te voegen en om dat te bespreken met de Federale Regering, en uw partijpolitieke connecties aan te spreken om dat mogelijk te maken. Ik denk dat het een grote stap vooruit zal zijn wat betreft het openbaar vervoer en de bemanning van bussen en trams in Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik ben eerst en vooral blij dat u zegt – zo heb ik het toch begrepen – dat de communicatie naar reizigers beter had kunnen verlopen. Dat is toch een aanbeveling voor De Lijn voor de toekomst. Ik vind wel dat we hier op een bijzonder raar en glad pad beland zijn. Hoe komt het dat er bepaalde ritten niet uitgevoerd kunnen worden? Omdat er te weinig is geïnvesteerd in bussen. Ik heb daarstraks verwezen naar een schriftelijke vraag die ik had gesteld en daarin stond dat De Lijn dagelijks maar 1676 van de 2235 bussen nodig heeft om het volledige schema te kunnen rijden. Daar zit dus wel wat marge op. Het probleem is dat dat zo'n oude brol is en dat er zo weinig is geïnvesteerd in onderhoud, dat er toch te weinig bussen zijn. U zegt dat er 38 elektrische bussen geleverd zijn, maar rijden die vandaag? Volgens mijn informatie niet. Zo blijft je met een probleem zitten, en daar moet iets aan gebeuren. Dat heb ik vandaag te weinig gehoord. U hebt vooral gezegd welke oplossingen u niet ziet.

Collega's, een probleem van geschikt rollend materieel, want daar zit volgens mij echt wel het probleem, oplossen door het invoeren van flexi-jobs om De Lijn te laten uitrijden, lijkt me totaal de verkeerde beleidskeuze. Daar verzet mijn fractie zich alleszins tegen. Ik denk niet dat dat de juiste oplossing voor het probleem bij

De Lijn is. Het probleem ligt bij de jarenlange desinvesteringen die nu leiden tot deze problematiek vandaag op het terrein.

Minister, u zegt dat 1 procent van de ritten wordt afgeschaft wanneer er ziektemeldingen zijn. Bij een organisatie als De Lijn moet je altijd zorgen dat je een zekere flexibiliteit hebt. Er is altijd frictie in bussen die niet gebruikt kunnen worden en personeel dat uitvalt. Daarom moet er een beetje vet aan het been zitten, zodat er bij onvoorziene omstandigheden niet meteen ritten moeten worden geschrapt. Dat is essentieel als je een goede dienstverlening wilt hebben. Als je, zoals collega Brouwers zegt, wilt vermijden dat er één procent van de tijd geen water uit de kraan komt, is dat onaanvaardbaar.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, collega's, het zou eigenlijk eens goed zijn als er een factcheck komt over die desinvesteringen en dat zogenaamd kapot besparen. Ik zou dat echt willen. Deze legislatuur is daar 275 miljoen euro bij gekomen, exploitatie en investeringen opgeteld. Dat is een stijging met 26,4 procent. Dat is een pak meer dan de inflatie, maar dat iemand eens de factcheck doet tegen dat intellectueel gemakzuchtige van "het is kapot bespaard". Dat is absoluut niet waar. Doe de factcheck. Als 27 chauffeurs ziek vallen, mag je daar honderd bussen hebben staan, dan rijden die niet. Zo eenvoudig is dat.

Waar we wel in zijn geslaagd, of diegenen die daar altijd op zitten te kappen, is een ongelooflijke moedeloosheid creëren als het gaat over het openbaar vervoer en De Lijn. Wie lijdt daar het meeste onder? Dat zijn de chauffeurs. Praat eens met Ann Schoubs van gezicht tot gezicht, face to face. Die mensen hebben het gevoel dat ze voor niemand goed kunnen doen, zelfs als je die nu 200 miljoen euro bijgeeft. Die bussen kun je bestellen.

Voor de mensen hier in de commissie, sommigen die nooit praktische of uitvoerende verantwoordelijkheid hebben gedragen, beslis je dat vandaag, en in het slechtste geval heb je dat volgende week, maar in principe moeten die bussen daar morgen staan. We hebben dat meegemaakt. Dat is een heel traject eer die uiteindelijk geleverd worden. Die zijn dan ook nog eens gevoelig aan alle internationale marktomstandigheden met Chinezen die bepaalde materialen opkopen waardoor bussen niet tijdig geassembleerd en geproduceerd worden.

Maar wat er vooral ontstaat door dat soort halve waarheden en soms ook volstreekte leugens als het gaat over de besparingen – doe de factcheck in de cijfers – is een ongelooflijke moedeloosheid met het risico dat op een zeker ogenblik misschien wel een categorie van mensen hier de meerderheid krijgt en zegt dat we het afschaffen want iedereen is er inderdaad ontevreden over. Dan gaan we zeggen: wat hebben we nu weggegooid? Het kind met het badwater.

Wat wel beter moet, is inderdaad de communicatie en de tijdigheid van communicatie en inderdaad ook durven in het algemeen uw arbeidsorganisatie anders aan te pakken, naast reguliere contracten ook de flexi-jobs als je inderdaad wilt dat de nood aan de man is. Dat kan zowel op dal- als op piekmomenten om dan inderdaad toch uw dienstverlening te waarborgen.

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

Jos D'Haese (PVDA): Mijnheer Keulen, doet u gerust de factcheck. Dan kunt u tot dan het licht van de zon blijven ontkennen, maar dan zal het natuurlijk ook niet meer lukken. Wij hebben die factcheck hier jaarlijks gehad. De heer Descheemaeker heeft die nog gebracht tot het blijkbaar niet meer mocht na de vervanging van hem. Ieder jaar hebben we hier de cijfers gekregen hoeveel er bespaard is op De Lijn. Ik heb het niet over deze legislatuur. Mijnheer Keulen, ik

heb het over de vorige legislaturen waar jullie ook bij zaten – 20 procent van de werkmiddelen weg. Kom hier dus nu niet af met dat De Lijn ritten moet schrappen omdat er te veel chauffeurs ziek waren op één dag en dat er daarom structureel ritten geschrapt moeten worden. Dat gelooft werkelijk niemand.

Minister, ten eerste over de bussen: u zegt dat ik cijfers uit de context ruk. Dat is totaal niet. Ik hoor overal dat het toch raar is dat men collega's heeft die met hun vingers zitten te draaien omdat er geen bussen zijn om mee te rijden. Dat is wel raar, want ik hoor in het parlement altijd het omgekeerde: er is alleen maar een personeelstekort en de bussen is geen probleem. Ik vraag de cijfers dus bij u op.

Wat blijkt uit uw cijfers? Want u smijt alles op één grote hoop. Uit de cijfers voor technische mankementen blijkt dat er in de eerste vijf maanden drie keer zoveel bussen in panne waren als in heel 2019. Nu kunt u samen met de heer Keulen het licht van de zon ontkennen – dat is misschien een liberale sport, ik weet het niet – maar u kunt toch niet ontkennen dat er daar een probleem is. Ik snap niet dat u niet zegt dat dat wel een probleem is, dat we dat moeten vastpakken. Nee, u zegt: "We gaan slim schrappen en dan komen we er wel."

Ik mis daar echt de erkenning van de ernst. Ik vind het heel jammer dat u opnieuw afkomt met de bliksemafleider van de stakingsdagen. U weet even goed als ik dat de meeste stakingsdagen voor agressies waren het afgelopen jaar. Ik zou een beetje oppassen met dat als eeuwige bliksemafleider te gebruiken.

Ten tweede is het natuurlijk een kwestie van personeel. Dat begrijp ik echt niet goed: er is een permanent tekort, dan werft men weer aan en dan is er weer een tekort. We gaan dus de hele tijd in zo'n jobbeweging. Wat ik het opvallende vind, is dat men telkens ook het volk vindt wanneer men die grote campagnes doet. Er ontbreekt dus een langetermijnvisie bij De Lijn. Dat ontbreekt er want wij gaan de hele tijd van aanwervingscampagne naar tekort en er ontbreekt een structureel aanwervingsbeleid en een structureel opleidingsbeleid. Ik weet het niet, is dat de capaciteit bij rijsscholen? Is dat een personeelsdienst die niet goed plant? Rekenen die te krap? Snappen die niet dat mensen op een bepaald moment op pensioen gaan? Minister, waar zit dat probleem dat wij niet een continu structureel aanwervingsbeleid kunnen voeren in plaats van om de zes maanden broodzakken te moeten gaan sponsoren met De Lijn?

Voilà, ik mis de sense of urgency. Als zelfs de N-VA hier vraagt hoelang de miserie nog gaat blijven duren, als zelfs cd&v hier vraagt wanneer we opnieuw naar een normale dienstverlening gaan, dan komt u hier gewoon zeggen: "Maar ja, we proberen de hele tijd bij te sturen en we doen continu dit." Erken nu eens een keer dat er een probleem is en vooral: hoe gaat u het aanpakken? Dat is voor mij totaal niet duidelijk na uw antwoord op die 36 vragen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik vind eerlijk gezegd dat u er redelijk licht over gaat, want de realiteit is natuurlijk wel dat er vandaag de dag iedere dag mensen staan te wachten op hun bus, kinderen die er niet op geraken – ik heb het zojuist nog gezegd – er zijn veel overvolle bussen.

Dat is allemaal gelinkt aan die samenhangende problematiek van tekort aan chauffeurs en vooral van totaal verouderde voertuigen. Jullie kunnen allemaal met jullie hoofd schudden en zeggen dat het niet waar is, maar iedereen heeft moord en brand geschreeuwd toen ik met de bewuste slide op het spreekgestoelte stond, mevrouw Schoubs heeft dat hier ook bevestigd. End-of-life bus, dat was een titel, daar stond letterlijk in dat het voertuigenpark van De Lijn de afgelopen jaren – dat is niet door u, minister, dat is door uw voorgangers –

onvoldoende gefinancierd is, met als gevolg dat de bussen niet op tijd zijn vervangen. Daar waren cijfers bij, er is een continue vervangingsnood van 147 bussen per jaar. Van 2017 tot 2022 zijn er maar 118 bussen per jaar vervangen, waardoor we een tekort hadden van 435 bussen.

Mevrouw Schoubs heeft hier zelf gezegd dat er eind dit jaar – eind 2023 – 309 bussen buiten dienst zullen moeten worden gesteld, omdat ze totaal niet meer voldoen aan de huidige noden, en er komen 136 bussen bij. Dus we kunnen niet een-op-een vervangen.

Dan had je de bewuste slide met de diverse mogelijke oplossingen. Goed, ondertussen zijn we weer een half jaar verder en u kunt ons niet antwoorden over wat er daar nu ondertussen mee gebeurd is. Ik denk dat er maar één oplossing is, dat is om resoluut te kiezen om te investeren in die elektrische bussen, anders gaan we hier nog week na week dezelfde vragen blijven stellen. Die vragen hier stellen is niet erg, maar de mensen en de kinderen die in de kou aan hun bushalte staan te wachten, dat is wel veel erger.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Toeval wil natuurlijk dat toen ik vanmiddag naar hier reed, er toevallig een bus in panne stond langs de A12 waar men volop aan het werken was. Minister, ik vraag me vaak af hoe u door het bos nog de bomen ziet, met al die problemen die er vanuit de kant van De Lijn in de pers geraken, waar we hier mee worden geconfronteerd.

Er zijn te weinig buschauffeurs, ja oké. De uitstroom, de geringe uitstroom, zal al dan niet iets te maken hebben met dat mensen minder geneigd zijn om buschauffeur te worden. Met het geweld waar ze de laatste maanden mee werden geconfronteerd, hoeft dat ook niet echt te verwonderen, dus misschien dat daar ook nog een tandje bijgestoken moet worden om dat beroep wat aangener te maken.

Wat defecte bussen betreft, begrijp ik niet hoe een organisatie zoals De Lijn met te weinig onderdelen kan kampen. Het is een beetje alsof ik in panne zou staan met mijn wagen, naar de garage zou gaan en dat men daar zegt om die daar een week of twee te laten staan omdat men geen onderdelen heeft. Daar zou ik niet tevreden mee zijn, daar zou niemand tevreden mee zijn. Dus de reiziger is daar de dupe van, die kan daar ook onmogelijk mee tevreden zijn. Dus vanwaar het tekort aan onderdelen? Ik heb er geen verklaring voor gehoord.

Er zijn te weinig technici. Inderdaad, we hebben de krapte op de arbeidsmarkt, dat zal wel zo zijn. Maar ook daar is dat toch wel een probleem waarmee we al lang geconfronteerd worden, waarover u hebt gezegd dat we nu toch wel – voor het reces nog – volop voor een oplossing stond, dat dat allemaal goed ging komen. Dat blijkt dus niet het geval te zijn. Het is het ene probleem na het andere.

Mijn vraag is ook wanneer we nu eindelijk terug naar die normale dienstverlening kunnen. De reiziger vraagt daar naar. Iedereen vraagt daar naar. Het moet uw bus maar zijn die er niet door komt. Het moet uw aansluiting maar zijn die je mist. Als men meer passagiers wilt krijgen naar De Lijn, dan moet er toch wel dringend op die zaken ingezet worden. Ik hoor daar in de verste verte geen enkele oplossing voor.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ja, collega's, allemaal kommer en kwel. Ik wil jullie even meegeven dat ik twee weken geleden op de stelplaats in Hasselt was. Daar

waren heel wat technici en die waren daar heel gemotiveerd aan het werk. Die waren niet met hun vingers aan het draaien. Neen, die waren aan het werk. Die waren bussen aan het herstellen. En die deden dat met heel veel liefde en met heel veel passie voor hun job. Misschien moeten jullie dat ook eens doen, een bezoekje brengen aan zo'n stelplaats.

Ik heb ook gepraat met heel wat chauffeurs. En ook die chauffeurs doen hun werk met heel veel passie. Die zijn enorm gemotiveerd. Maar keer op keer die negatieve berichtgeving waar jullie allemaal gewag van maken: er zijn geen onderdelen, mensen zitten met de vingers te draaien, ze hebben niks te doen, er is enorm veel geschrappt. Het gaat hier over 0,75 procent van de ritten die zijn geschrappt. En waarom zijn die geschrappt? Omdat er eens een chauffeur ziek wordt. Omdat er een bus in panne valt. Vorige week hebben we in Pelt nog een bus gezien die tegen een stilstaande vrachtwagen rijdt. Die bus staat in panne, die voorruit moet hersteld worden. Kun je met die bus blijven rijden als die bus in panne staat? Neen, dat kan niet. En daardoor heb je op de vloot altijd een aantal reservebussen.

Wat ik hier sommige collega's hoor vragen, is dat je naast elke buschauffeur en naast elke technicus nog een extra personeelslid aanwerft voor het geval dat die ene persoon ziek wordt, voor het geval dat die op de technische werkplaats ziek wordt. Lees alstublieft nog eens eventjes de benchmarkstudie. Zowel product- als personenallocatie was niet goed voor De Lijn. Dat was met de hakken over de sloop. De Lijn moet wat dat betreft meer inzetten op efficiëntie. En dat zijn ook de kernwoorden van ons openbaredienstencontract: klantvriendelijkheid, duurzaamheid en efficiëntie. Daar wordt iedere dag op ingezet.

Het gaat dus om 0,75 procent. Ik hoor sommige collega's vragen wanneer we teruggaan naar een normale dienstverlening. Je zult altijd wel wat uitval hebben. Er zal altijd wel eens een ongeval gebeuren of een bus in panne vallen. Heeft dat te maken met de oude vloot? Wel, we hebben vandaag een vloot van 2150 bussen in regie bij De Lijn. En daarnaast: die 27 zieke chauffeurs, dat was bij een pachter. Ik kan niet van die pachter verlangen dat hij allemaal spiksplinternieuwe bussen heeft en dat hij naast elke chauffeur nog een reservechauffeur gaat aanwerven. Maar we hebben in regie bij De Lijn 2150 bussen. Hoeveel bussen hebben we nodig om het kernnet en het aanvullend net te doen rijden? Daarvoor hebben we 1680 bussen nodig. Maar iedereen die met een auto rijdt, gaat ook regelmatig eens naar de garage. De olie moet eens ververs worden. Er moet misschien iets gebeuren aan de ruitenwissers. Noem maar op. Je hebt het reguliere onderhoud van je bussen. En op het moment dat je onderhoud nodig hebt, staat die bus op een stelplaats en moet die onderhouden worden. Daarnaast heb je ook bussen die betrokken raken bij verkeersongevallen – een spiegel die eraf gereden wordt of wat dan ook – en die moeten hersteld worden.

Ik zie jullie knikken: dat doet allemaal niet ter zake. Maar dat betekent wel dat je daardoor telkens ruim vierhonderd bussen op je stelplaats hebt staan. En die zijn ook niet nodig om te rijden. We hebben voldoende bussen om te rijden. Maar mijnheer D'Haese, kijk naar de cijfers van de niet-gereden ritten. Het aandeel stakingen was in 2022 voor 0,93 procent verantwoordelijk voor niet-gereden ritten. In mei van dit jaar is dat voor 1,22 procent. Als er gestaakt wordt, zijn er geschrapte ritten. Ik denk dat dat duidelijk is. Als een chauffeur ziek valt en je krijgt dat maandagmorgen ter kennisgeving, dan kun je niet op dat eigenste moment zelf al communiceren dat er een chauffeur in reserve is. De dag nadien kan dat wel. Het is dus continu schakelen. Het is continu inzetten op efficiëntie.

Stop met te zeggen dat het rollend materieel helemaal niet goed is en dat men overall reservechauffeurs en reservebussen moet gaan inzetten. Denk eens een klein beetje met realiteitszin wat effectief de technische redenen zijn van een

niet-gereden rit. 0,32 procent is dat. En dat heeft heel vaak te maken met een bus die bij een ongeval betrokken is of die in panne gevallen is.

Als het dan nog even over de bestellingen gaat: in 2020 zijn er 155 bussen geleverd, in 2021 128, in 2023 126, waarvan 38 elektrisch en een deel hybride. Er worden dus continu bussen geleverd. Dat een Euro III- en Euro IV-bus wat ouder zijn en dus wat vaker naar een stelplaats moeten gaan, dat is de realiteit. Daar moeten we rekening mee houden. U moet ook een klein beetje realiteitszin aan de dag leggen.

Ja, ik ben vragende partij voor flexi-jobs. Ja, ik heb daarover gesprekken gehad met mijn federale collega's. En ja, we hebben daaromtrent brieven geschreven naar de federale overheid. Ik wil die flexi-jobs vooral voor die gebroken ritten, voor die ritten 's morgens en 's avonds in de piekuren, voor het leerlingenvervoer. Ik denk dan, als we flexi-jobbers kunnen inzetten bij de bakker of in de horeca, dat ook hier best zou moeten kunnen. Natuurlijk zijn er ook een aantal criteria: taalvereisten, rijbewijs, medische vereisten.

Ik hoorde ook dat er een elektrische bus is waarmee geen ritten worden gereden. Dat klopt, die staat in de stelplaats om andere chauffeurs op te leiden om met die elektrische bussen te rijden. Er zijn heel veel elektrische bussen die effectief rijden – ik heb ze zelf al zien rondrijden –, en er staat er een op een stelplaats voor opleiding, want rijden met een elektrische bus is nu eenmaal anders dan rijden met een bus met een verbrandingsmotor.

Mijnheer D'Haese, doe mij een plezier en kijk ook nog eens naar alle uiteenzettingen die we hier al gehad hebben rond het jaarverslag en dergelijke en kijk ook eens naar de leeftijdspiramide van De Lijn. Waarom moeten we op achtduizend mensen jaarlijks zo'n acht à negenhonderd mensen vervangen? Kijk naar de leeftijdspiramide: er is een vergrijzingsgolf en daar anticipeert men op. De Lijn is klaarblijkelijk nog altijd een geliefkoosde werkgever, want De Lijn heeft dit jaar alleen al meer dan zeshonderd chauffeurs kunnen aanwerven. Denk dan ook eens positief. *(Opmerkingen van Jos D'Haese en Marino Keulen)*

En de krapte op de arbeidsmarkt bestaat niet? *(Opmerkingen van Jos D'Haese en Marino Keulen)*

Ik ga daar niet meer op antwoorden, want het is gewoon weer larie en apekool. Ik denk dat sommige mensen hier een klein beetje realiteitszin aan de dag moeten leggen. Een aantal ritten is geschrapt, zowel door ziekte van werknemers bij De Lijn en de partners, als door bussen die op stelplaatsen staan, maar daar is genoeg vervangingspotentieel voor. Wat dat betreft is mijn boodschap aan De Lijn altijd om snel genoeg naar de reiziger te communiceren. Dat is ook de baseline in ons openbaredienstencontract: zet in op klantvriendelijkheid en efficiëntie. Op dat vlak zijn er wel nog wat werkpunten, maar De Lijn zet daarvoor alles op alles.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Dank u wel voor het bijkomende antwoord, minister.

Ik hoop echt dat de elektrische bussen die nog geleverd moeten worden, er snel aan komen. Die gaan ook veel minder onderhoud kosten. Het is te hopen dat het personeelstekort, misschien dankzij flexi-jobs, stilaan opgelost kan worden, al kun je dat nooit helemaal oplossen, want er zijn altijd mensen die vertrekken en er is ook die krapte op de arbeidsmarkt.

We hebben nu nog een goeie drie maanden voor basisbereikbaarheid fase 2, die heel belangrijke switch, ingaat. Het is te hopen dat De Lijn dan niet op één been

hinkt en voluit kan gaan en dat een aantal van de problemen die zich nu stellen, zwaar verminderd zullen zijn. Zo niet vrees ik voor een effect op de hele transitie naar basisbereikbaarheid. Hoe kan een organisatie die het zo moeilijk heeft, zo'n systeemswitch dan op een goede manier doen? Ik maak me daar zorgen over, en dat geef ik toch maar even mee, maar we moeten misschien ook niet te pessimistisch zijn. We hebben nog drie maanden om hard te werken. Laat ons hopen dat er dan nog nieuwe bussen worden geleverd.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): We kunnen met deze commissie daarover nog uren doorgaan, maar ik denk dat er al heel veel is gezegd en ook veel herhaald.

Minister, ik kan alleen maar zeggen dat de uitdaging groot is, en we kennen ze. We rekenen op u en op De Lijn om die uitdagingen tot een goed einde te brengen, om goede oplossingen te voorzien zodat het openbaar vervoer in Vlaanderen wordt versterkt, zoals we allemaal beogen, ook met de invoering van basisbereikbaarheid.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Als er volgens een vakbond binnen De Lijn een crisisoverleg plaatsvindt over een acuut gebrek aan rijwaardige bussen, dan vind ik het vreemd dat hier vandaag wordt gezegd dat het puur een probleem van personeel is en dat de bussen er wel degelijk zijn.

Op het feit dat de dertig elektrische bussen stilstaan – het kan gebeuren want het is een nieuw systeem dat misschien wat moet worden aangepast –, bent u niet ingegaan hoewel ik u dat gisteren ook al voor de voeten heb geworpen.

Minister, wat ik fundamenteel betreur – en u hebt ongetwijfeld gelijk dat er altijd wel links of rechts iets zal mislopen en dat men niet voor iedereen een dubblure kan voorzien –, is dat De Lijn de volgende maanden structureel 0,75 procent van de ritten niet zal uitvoeren. Het is niet het gevolg van stakingen, van een bus die op een vrachtwagen is gereden of een spiegel die er is afgevallen, maar omdat men anticipeert op een structureel probleem. Daar hebt u vandaag geen antwoord opgegeven.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb twee korte punten. Wat betreft de krapte op de arbeidsmarkt, zou ik collega's eens willen wijzen op de schrijnende toestanden in Nederland en Duitsland – maar Nederland ligt voor sommigen boven Noorwegen. Het valt hier dan nog enigszins mee. Het heeft met dezelfde problematiek te maken, namelijk de demografie, de uittrekders en een beperkt aantal nieuwkomers die de gepensioneerden op de arbeidsmarkt vervangen.

De elektrificering is om tal van redenen goed, waaronder de CO₂-doelstelling, maar is ook heel interessant om jonge chauffeurs aan te trekken. Als je een jong publiek wilt aantrekken en aanspreken als werkgever, dan is nieuwe en hippe technologie absoluut een trigger. Ook dat is een van de aspecten die u kunt inzetten in het aantrekken van nieuwe krachten om de plaats in te nemen van hen die met pensioen gaan.

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

Jos D'Haese (PVDA): Ik krijg net twee berichten binnen van buschauffeurs van De Lijn. Het eerste: 'Is het al carnaval in Limburg?' Het tweede: 'Realiteitszin????'

Ik begin stilaan te denken dat ik in een parallel universum van Lydia Peeters leef.' Het zijn gewoon twee berichten van chauffeurs die ik binnen krijg.

Minister, daarnet hebt u in uw eerste antwoord alles al een beetje onder de mat geveegd en nu bent u gewoon overgegaan tot de totale ontkenning van de realiteit. U bent al 'neen' aan het schudden. De aanleiding van de vragen is dat De Lijn aankondigt dat ze structureel ritten gaat schrappen. Heel veel parlementsleden hebben daar vragen over. U zegt nu: "Ja, er wordt al eens een chauffeur ziek. Of er rijdt al eens een bus tegen een paal." Rijden er in Antwerpen nu zeventien keer meer bussen tegen palen dan drie jaar geleden? Of is er toch iets anders aan de hand?

Ik dacht dat we een discussie zouden hebben over: "Waar ligt het hoofdprobleem?" Licht het bij het personeel of licht het bij de bussen? Hoe gaan we dat oplossen? Ik dacht dat we daarover een discussie zouden hebben. Ik zou dat een interessante discussie vinden, maar u komt hier gewoon zeggen dat er geen probleem bestaat en dat we dat allemaal verzinnen. Dan wordt er een soort van pirouette gedraaid: na tien jaar besparingen die dit effect hebben bij De Lijn waardoor chauffeurs en reizigers malcontent zijn en wij als volksvertegenwoordigers die bezorgdheden hier opnemen, zou het onze schuld zijn als De Lijn een slecht imago krijgt. Ik weet niet hoe je dat mentaal gymnastiekgewijs rond krijgt, maar ik begrijp er eigenlijk niks van.

Ik denk dat de mensen die flexi-jobs voorstellen, echt heel weinig voeling hebben met het openbaar vervoer en echt heel weinig voeling hebben met de job van chauffeur. Die mensen zoeken niet meer flexibiliteit, dat is de reden waarom de jonge chauffeurs vertrekken. Ze zoeken stabiliteit, goede lonen, goede arbeidsvoorwaarden en geen flexibiliteit en contracten waar je amper sociale zekerheid bij krijgt. Het is geen oplossing. Ik snap dat jullie dat overal proberen door te duwen, in de kinderopvang, in de zorg, want het is een ideologische keuze. Maar zeg niet dat het een oplossing is voor De Lijn, want dat is het bijlange niet, zeker niet voor technici want daar zit een heel specifiek probleem. Minister, dat is heel duidelijk een probleem van loon en arbeidsvoorwaarden in de eerste plaats. Ik begrijp niet dat we zelfs niet kunnen discussiëren over wat we daaraan kunnen doen. Ik begrijp dat niet.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik kan ook moeilijk anders dan vaststellen dat u de structurele problemen serieus minimaliseert. U zegt dat iedere auto al eens gesmeerd moet worden, of er moet een ruitenwisser vervangen worden of er is een onderhoud nodig, en dat dit ook met een bus zo is, en dat het dus wel eens kan zijn dat een bus een keer niet komt opdagen.

Ik ben lid van de vervoerregio in Limburg, en ik heb het zonet nog eens bekeken: op 11 september hebben alle leden van de vervoerregio namens De Lijn een bericht gekregen dat ze jammer genoeg, door tijdelijk personeelstekort bij de partners, gedurende minstens veertien dagen verschillende ritten moest schrappen. Dat ging over dertig ritten op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag en nog eens dertig andere ritten op woensdag. Afgelopen vrijdag, veertien dagen later, hebben diezelfde leden van de vervoerregio opnieuw dezelfde boodschap gekregen: dat de schrappingen de komende week jammer genoeg nog altijd blijven gelden. Dat zijn dus ondertussen al drie weken waarin er voor telkens dertig ritten, en nog eens dertig op woensdag, schrappingen moeten gebeuren door personeelsproblemen. Ik heb het dan nog niet eens over problemen met de voertuigen. Doe dus niet alsof er eens een bus voor een ruitenwisser of voor een smeerbeurt naar de garage moet gaan. Dat is net iets te eenvoudig, en dat is

vooral zeer denigrerend naar al die mensen die daar tevergeefs in de kou op een bus staan te wachten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik las vandaag een artikel in De Tijd waarin een voormalig raadplegend lid van De Lijn zijn visie geeft over het huidige beleid. Hij zegt dat het al te gemakkelijk is om De Lijn de zwartepiet toe te schuiven. Dat klopt. Hij zegt ook dat de stapsgewijze afbraak van het aanbod van tram en bus een politieke keuze is. Dat klopt ook. Maar ik vind het bijzonder misplaatst dat u, maar ook De Lijn, de hele zaak minimaliseert en relativeert. Het gaat nog altijd over ettelijke honderden, misschien wel duizenden, mensen die in de kou blijven staan, die hun aansluiting missen. Ik denk dat we met 0,75 procent niet tevreden mogen zijn. We moeten streven naar 0 procent. Onderhoud, herstellingen, defecten, noem maar op, dat moet maximaal ingecalculeerd zijn in de organisatie, punt uit! Dat is zo bij elk bedrijf dat zichzelf respecteert.

Acht jaar na de aankondiging van de grote hervorming, die destijds werd gelanceerd door minister Weyts, mogen we ook concluderen dat die mislukt is. Alleen de consultants die mochten adviseren over vervoersplannen, vervoersregio's, branding, websites, zijn er beter van geworden. Er is ook een belangrijke opmerking van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), waarvan ik denk dat die duidelijk is, want zij stellen in hun memorandum naar de volgende regering dat zij vrezen dat deze legislatuur, 2019-2024, zal bekendstaan als een legislatuur die gekenmerkt is door een stilstand in het openbaar vervoer, en de toename van de vervoersarmoede. Alle problemen die we hier vandaag hebben besproken, kaderen daar duidelijk in. Meer heb ik daar niet aan toe te voegen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Kathleen Krekels aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer en de optimaliseringsoefening van De Lijn – 3392 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs – 3395 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs – 3399 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over lange busritten voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs – 3499 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over leerlingenvervoer – 3579 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende problemen met het leerlingenvervoer voor kinderen uit het buitengewoon onderwijs – 3605 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende problemen met het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs – 3616 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Krekels heeft het woord.

Kathleen Krekels (N-VA): Het pilootproject 'Raket' onderzoekt uiteenlopende alternatieve manieren om het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs in de vervoerregio Antwerpen beter te organiseren. Samen met twee andere pilootprojecten in regio's Leuven-Heverlee en Roeselare-Ingelmunster-Izegem-Hooglede kan 'Raket' handelen in een regelluw kader. Zij leverden tot hiertoe belangrijke inzichten die mee vorm geven aan een definitief regelgevend kader voor het leerlingenvervoer, dat de minister van Mobiliteit en Openbare Werken voorbereidt.

In afwachting van deze regelgeving blijven de pilootprojecten echter vastzitten binnen hetzelfde kader. Zij kunnen met andere woorden niet verder surfen op de innovatiegolf waarin ze nochtans hun strepen al verdiend hebben. Bovendien hebben de deelnemende scholen getekend voor een proefproject, niet voor een lange aparte samenwerking.

Daarnaast wenst De Lijn ook de rest van haar vervoersaanbod te optimaliseren. Deze oefening zou het aanbod van de taxi's en minibussen bij het leerlingenvervoer in gevaar kunnen brengen. Het gaat om 1941 minibussen en 288 taxi's die vorig schooljaar 40.618 leerlingen van en naar school brachten. Vanzelfsprekend veroorzaakt dit enige zenuwachtigheid: vooral het gebruik van kleinere

vervoersmodi heeft de rittijden en de kwaliteit drastisch verbeterd voor de leerlingen. Dit vereist evenwel flexibiliteit bij De Lijn.

Tegen het einde van de zomervakantie sijpelden berichten binnen over geschrapte ritten, ook bij de meest kwetsbare leerlingen. De minister bleef volhouden dat de negentigminutenbelofte gehouden zou worden en dat extra budget zou worden vrijgemaakt. Een complexe uitdaging, rekening houdend met – ik citeer het kabinet – “nieuwe scholen, het groeiende aantal leerlingen, provinciegrenzen, meerdere adressen – denk aan gescheiden ouders – en dus meerdere opstapplaatsen, zorgnoden onderweg, krapte op de arbeidsmarkt waar chauffeurs schaars zijn en scholen die op het laatste moment aanpassingen doorgeven”.

Mijn eerste vraag is een beetje achterhaald, want we weten al een beetje het antwoord omdat het begin van het schooljaar al gepasseerd is. Konden alle ritten ingevuld worden voor minder dan negentig minuten reistijd? Hoe zult u garanderen dat dit de rest van het schooljaar het geval blijft?

Hoe wil u de optimaliseringsoefening bij De Lijn verzoenen met het noodzakelijke flexibel inzetten van vervoersmiddelen als minibussen en taxi's in het kader van het leerlingenvervoer? Waarom voorziet u niet meer vrijheid voor de pilootprojecten om verder te innoveren, bij te sturen of zaken efficiënter te maken? Wat is de stand van zaken rond de interkabinettenwerkgroep en de algemene coördinator? Wat heeft men al bereikt?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Tijdens de plenaire vergadering van 28 juni hebben we met diverse collega's onze bezorgdheid geuit over het leerlingenvervoer voor begin september, naar aanleiding van de diverse contracten die toen nog niet vernieuwd of gegund waren. U hebt toen gezegd dat u en De Lijn er alles aan zouden doen om ervoor te zorgen dat tegen 1 september de kinderen niet langer dan negentig minuten op de bus zouden zitten en we niet terug naar af zouden gaan.

Jammer genoeg hebben begin september verschillende berichten ons bereikt van ouders en kinderen die toch 's ochtends en 's avonds opnieuw onaanvaardbaar lang op de bus naar school zaten. De afgelopen jaren hebt u systematisch extra middelen voorzien om die precaire situatie van die kinderen op te lossen en we hebben deze week vernomen dat er ook voor het komende jaar in de begroting extra middelen voorzien zijn, wat uiteraard positief is. Maar u hebt zelf ook al meermaals gezegd dat een structurele hervorming nodig is en dat we er met centen alleen niet zullen geraken.

Klopt het dat de minibussen en taxi's die vorig schooljaar werden ingezet, nu worden geschrapt? Indien wel: hoe komt dat?

Het kan zijn dat u het antwoord op mijn tweede vraag gisteren tijdens de plenaire vergadering al hebt gegeven, maar dan moet u het nog maar eens herhalen. Hoeveel leerlingen starten dit jaar in het buitengewoon onderwijs en wat is het totale budget? Hoeveel leerlingen zitten er per rit langer dan negentig minuten op de bus?

Hoe staat het met de ambitie voor die structurele oplossing? Zal die er deze legislatuur nog komen? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de 15 procent resterende ritten die De Lijn op de markt bracht? Zijn deze reeds gegund aan private partners en wat is de kostprijs?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, collega's, er is wel een nieuwe realiteit. Ik had natuurlijk ook mijn vraag ingediend, maar dat was voor de September-

verklaring met die recurrente opsteker van 30 miljoen euro in surplus, collega's, zij die altijd heel kritisch zijn. Ook hier is dat tot en met goed besteed omdat het hier gaat over de allerkwetsbaarsten. Dit is dus een goede zaak, vooral vanuit het perspectief van de leerlingen, en het is een stuk kwaliteit van de verplaatsing en comfort van de verplaatsing. Die intellectuele flexibiliteit mogen we als parlementairen toch hebben. Minister, gaat u het daarmee kunnen stellen, met die 30 miljoen euro in surplus, recurrent? Dat is het eerste punt, vooral vanuit het perspectief van de leerlingen en ook van de scholen.

Ten tweede vond ik gisteren in het debat – ik herformuleer dus mijn vraag – de opmerking van collega Kathleen Krekels wel heel relevant. De Vlaamse Regering komt nu met heel veel extra middelen over de brug. Mogen we dan ook niet naar de andere partners kijken om ook een stukje flexibiliteit aan de dag te leggen? U gaf daar het voorbeeld van ouders die op 4 kilometer van een school wonen. Dat kind zit heel lang op de bus omdat dat in een bepaald traject verloopt. Mag je ook niet tegen mensen zeggen dat er ook grenzen zijn aan een systeem? Op een zeker ogenblik moet je ook mensen durven aanspreken en responsabiliseren, ook naar scholen toe, vooral omdat de Vlaamse Regering en u als minister toch ook met flink wat extra middelen over de brug komt. Dat zijn eigenlijk mijn twee nieuwe vragen, minister, vanuit de nieuwe politieke realiteit die in de Septemberverklaring vervat zat.

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

Jos D'Haese (PVDA): Zoals ik ben begonnen: als het goed is, zeggen we het ook. Zoals dat was voor het veer, is dat absoluut ook zo voor de investeringen in het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs. Ik ben heel blij dat die 30 miljoen euro aan middelen zijn goedgekeurd, dat die zijn ingeschreven, en ik hoop dat we daar het probleem ook definitief mee oplossen. Dat is ook mijn belangrijkste vraag voor vandaag.

Wat mij wel echt verbaasd heeft, is dat we in het begin van dit jaar opnieuw hetzelfde probleem gezien hebben. Dat vond ik heel moeilijk om te begrijpen. Als ik mij niet vergis, zijn er op dit moment nog meer dan tweeduizend kinderen die langer dan negentig minuten op de bus moeten zitten heen, en dan nog eens negentig minuten terug. Ik ga er toch één voorbeeld uit halen om dat concreet te maken. Branco uit West-Vlaanderen, een kindje van een metaalarbeider en een zorgkundige met een genetische aandoening waardoor hij problemen heeft met groei, soepelheid, spierontwikkeling, gehoor en zicht, moet 100 kilometer naar school. Normaal gezien is hij een tachtigtal minuten onderweg. Op dit moment zit hij vier en een half uur per dag op de bus. Vier en een half uur. Vorig jaar duurde die rit een uur dankzij de minibusjes en de taxi's, wat een serieuze verbetering was, maar dat is na de zomer jammer genoeg weer afgeschaft. Zo'n vier en een half uur op de bus, dat doet wel iets met een kind, zeker met speciale noden. Elke dag vermoeid en bezweet thuiskomen, de airco mag niet aan in de bus, de stoelen zitten slecht. Het sociaal leven wordt heel moeilijk voor zo'n kind als het zo lang op de bus moet zitten. Vroeger ging hij zwemmen, daar is nu geen tijd meer voor, hobby's worden opgegeven. Voor kinderen die zo'n groot deel van hun jeugd op de bus moeten doorbrengen, is dat echt voor een stuk een verlies van kindertijd. Ik ben daarom echt blij dat dat budget vrijgemaakt is.

Mijn eerste vraag gaat toch nog over hoe het mogelijk is dat dat opnieuw een probleem is geweest in het begin van het jaar, hoewel er vorig jaar oplossingen voor gezocht waren. Hoe komt het dat die teruggedraaid zijn? Hoe komt het dat men daar niet opnieuw is op kunnen terugvallen?

Welke maatregelen u gaat nemen, was mijn tweede vraag. Bon, in budget is dat uitgedrukt, maar u kunt misschien iets dieper ingaan op hoe u dat wilt realiseren. Zullen busjes en taxi's opnieuw worden ingezet?

Dan was er het probleem om de chauffeurs en de begeleiders te vinden. Gaan daar inspanningen gedaan worden rond de loon- en arbeidsvoorwaarden om die tekorten weg te werken? Alvast bedankt voor de antwoorden.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, elk jaar opnieuw staan de kranten vol met getuigenissen van leerlingen van het buitengewoon onderwijs waarvoor er geen vervoer is of die te lang op de bus moeten zitten. Ook dit jaar kwamen die verhalen weer, zelfs tot enkele dagen voor de start van het nieuwe schooljaar. Die problematiek is in de commissie in mei al onder de aandacht gebracht. Ook schreven de schooldirecteurs toen een open brief omdat ze er bezorgd over waren dat er niet genoeg bussen zouden zijn of dat de ritduur te lang zou zijn. Ook de bezorgdheden over de kwaliteit van de bussen werden toen hier in de commissie aangehaald.

Op 30 augustus vernamen we dan via de pers dat op dat moment nog 99 leerlingen geen vervoer hadden. Van de scholen kreeg ik bericht dat er nog fouten stonden in de definitieve draaiboeken die werden bezorgd op 28 augustus, waardoor De Lijn last minute nog extra bussen moest aanbesteden. Zelfs één dag voor de start van het nieuwe schooljaar hadden heel veel ouders en kinderen dus nog geen idee van het vertrek van de bus, zelfs voor de dag nadien.

Minister, zoals u weet, het gaat hier om de meest kwetsbare leerlingen. Heel veel van hen hebben ook structuur nodig. Het tijdig doorgeven van de ophaaltijden is dan ook heel belangrijk. Ook voor de ouders is dat belangrijk, want, zoals u weet, heel veel mensen moeten gaan werken. Ze hebben ook tijd nodig om dat allemaal te kunnen organiseren.

In de commissie garandeerde u dat er voor alle kinderen vervoer zou worden gevonden, en ook uw belofte van de maximale ritduur van negentig minuten herhaalde u toen. Dat bleek dus niet voor elke leerling het geval te zijn. De mensen die verhaal zochten via de pers of via uw kabinet, kregen een oplossing, maar wat ik jammer vind, is dat het elk jaar opnieuw die ouders zijn die met die onzekerheid zitten. Ze moeten weer strijden voor hun kind. Die artikels in de pers, ik heb ze met tranen in mijn ogen gelezen. Ik weet zelf wat het is om een kindje te hebben dat extra zorgen nodig heeft. Die extra zorgen die er jaar na jaar opnieuw bij komen, dat is gewoon te veel.

Het is al meermaals gezegd, ook gisteren: er is een conceptnota goedgekeurd in juli 2022. Daarin wordt de grondige, duurzame hervorming beschreven die echt nodig is. Er zou een coördinator worden aangesteld, die met een concreet stappenplan zou komen met het oog op die hervorming tegen het schooljaar 2024-2025. U gaf in de commissie in mei ook aan dat u een advocatenbureau onder de arm hebt genomen om die regelgeving verder uit te werken.

Minister, hoe komt het dat er toch niet voor alle leerlingen vervoer was op 1 september? Wat is er precies misgelopen? Wat is nu de stand van zaken wat het leerlingenvervoer betreft? Hebben alle leerlingen inmiddels vervoer?

Over het aantal taxiriten was er ook heel veel onduidelijkheid in de pers. Hoeveel taxiriten werden er nu vervangen door busritten, en werd daarbij ook rekening gehouden met de beperking van de leerling?

U hebt ook al meermaals aangegeven in interviews dat het huidige systeem niet houdbaar is. Nu hebt u inderdaad, zoals collega Keulen aanhaalde, 30 miljoen euro extra gekregen. Is dat voldoende? Wat gaat u met die 30 miljoen euro doen? Waar gaat u op inzetten met die extra centen?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, elk jaar opnieuw steken bij het einde van de zomervakantie de verhalen over schrijnende toestanden van kinderen zoals Louis, Ari en zoveel andere kinderen die urenlang onderweg zijn naar school, de kop op. Soms zitten ze wel tot zes uur lang per dag op een bus. Ik heb zelf ook nog een mail gekregen van iemand wiens dochtertje 's morgens om twintig voor zeven wordt opgehaald en 's avonds om halfzeven opnieuw thuiskomt. Schrijnende toestanden. Eind augustus vernamen we dan dat voor 2496 leerlingen in het buitengewoon onderwijs uw belofte dat ze maximaal negentig minuten onderweg zouden zijn naar de school, niet kon worden waargemaakt. Ze zouden opnieuw langer dan negentig minuten onderweg zijn. Nochtans beloofde u dat dit schooljaar geen enkele leerling langer dan negentig minuten op de bus zou moeten zitten. In de pers verklaarde u dat u ervan uitging dat alles binnen de eerste twee weken van september wel rond zou zijn.

Volgens directeur-generaal Schoubs van De Lijn is – andermaal – de krapte op de arbeidsmarkt een van de grootste uitdagingen. Bovendien zijn er inderdaad meer dan zesduizend extra leerlingen in het buitengewoon onderwijs, maar de budgetten voor het leerlingenvervoer waren ontoereikend. De Lijn raamde de kostprijs voor dit schooljaar op 137 miljoen euro, daar waar er aanvankelijk een beschikbaar budget van 107 miljoen euro was. Ondertussen weten we dus inderdaad dat er 30 miljoen euro extra ter beschikking zal worden gesteld.

Minister, in welke mate zijn de hiaten in dat leerlingenvervoer nu gevuld? Aanvankelijk verklaarde u dat dat tegen half september het geval zou zijn. Ik heb weet van een aantal gevallen die nog steeds niet in orde zijn.

Welke structurele maatregelen hebt u ondertussen genomen om te voorkomen dat leerlingen dit schooljaar, maar ook de volgende jaren nog steeds langer dan anderhalf uur op de bus moeten zitten?

U zou deze extra kosten op tafel leggen tijdens de begrotingsonderhandelingen in september. U hebt 30 miljoen euro gekregen. Zullen die budgetten structureel worden vastgelegd? Zullen dat recurrente bedragen worden? Kunt u daarmee in de toekomst alle problemen oplossen?

Ten slotte stelde u dat de vraag moest worden gesteld of het systeem van gratis vervoer voor iedereen niet moet worden herbekeken. Mijn vraag is dan ook of er ondertussen is beslist dat dat vervoer wel degelijk gratis blijft.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik probeer niet in herhaling te vallen met wat de collega's al hebben gezegd en wat er gisteren in de plenaire vergadering al aan bod is gekomen.

Laat mij stellen dat ik er nog altijd van overtuigd ben dat u uw uiterste best doet om binnen het kader van uw eigen bevoegdheden en binnen het huidige reglementaire kader, ervoor te zorgen dat kinderen maximaal negentig minuten op de bus zitten. Vinden we dat goed genoeg? Nee, we vinden dat de aanbeveling van het Kinderrechtencommissariaat van maximaal één uur op de bus zou moeten worden gevolgd, maar bovenal vinden wij – en het parlement vindt dat ook, want we hebben daar een resolutie over goedgekeurd – dat dit systeem grondig moet worden hervormd.

U hebt zelf eind augustus in Knack gezegd dat u intussen beseft dat het huidige systeem van busvervoer voor kinderen in het buitengewoon onderwijs onhaalbaar is. Ik begrijp uit wat er nu de laatste dagen verklaard is, dat u inderdaad 30

miljoen euro hebt bekomen, maar dat dat eigenlijk dient om het stijgende aantal leerlingen te blijven voorzien in wat tot nu toe al bestond. Ik verneem ook dat die busritten moeten worden gekocht op een verzadigde markt en dat het dus steeds meer kost om die kinderen ter plaatse te krijgen. Dat geeft opnieuw aan dat dit systeem onhoudbaar is.

En dan hebben we in dit parlement een resolutie goedgekeurd. Niemand heeft tegen gestemd. De vraag was om naast de korte termijn extra inspanningen – die u levert, ik geef u daarvoor graag de credits –, een fundamentele hervorming voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs uit te werken, op basis van de proefprojecten waar collega Krekels naar heeft verwezen. Men moest gaan naar een versnelde evaluatie om ervoor te zorgen dat in het voorjaar van 2022 een eerste principiële goedkeuring van de regelgevende teksten zou gebeuren binnen de regering.

Mijn vraag is vooral waar u daarmee staat. Als we allemaal weten dat dit op termijn alleen maar meer en meer kost, moeilijker haalbaar blijft en toch nog altijd geen bevredigende oplossing geeft voor die kinderen omdat ze toch nog zo lang op die bus moeten zitten, dan is het hoog tijd om echt beleid te voeren. U moet dat niet alleen doen. U moet dat samen doen met heel veel andere ministers die daar destijds bij de stemming van die resolutie hun enthousiasme voor hebben getoond.

De cruciale vraag vandaag is, naast de feitelijkheden die we te weten moeten komen: hoever staat het met die werkzaamheden en wanneer gaat u, deze regering, daarmee landen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vele vragen. We hebben het er inderdaad gisteren in de plenaire al heel eventjes over gehad. Ik wil toch even een aantal dingen benadrukken.

We hebben volop gewerkt aan een kortetermijnregeling. Ik heb inderdaad beloofd om mij te engageren om elk kind onder de negentig minuten – en ik wil herhalen dat ik dat zelf ook heel lang blijf vinden – op school te krijgen. Het is een probleem dat sinds september 2021 continu op mijn bord ligt, en waarmee ik aan de slag ben gegaan.

In mei kreeg ik ook al een aantal vragen, en in juni en juli opnieuw. We hebben bij De Lijn continu zitten schakelen. We hebben bestekken in de markt geplaatst op, zoals de heer Bex inderdaad zegt, een verzadigde markt. We zien twee dingen vandaag de dag. Dat is enerzijds een stijgend aantal leerlingen in het bijzonder onderwijs, en anderzijds een stijging van de prijzen van de ritten, net vanwege die verzadigde markt.

Ik geef u graag eventjes opnieuw die cijfers, die ik ook gisteren al even kort heb aangehaald. In september 2021 hadden 34.000 leerlingen in het bijzonder onderwijs recht op dat gratis collectief vervoer. In september 2023 zijn dat er 45.000. Dat zijn 11.000 leerlingen meer die recht hebben op dat gratis collectief vervoer.

Als ik dan kijk naar september 2021, toen hadden we 20 procent van de kinderen die langer dan negentig minuten op de bus zaten. 20 procent van die 34.000, dat waren toen ongeveer 5500 leerlingen. Vandaag zit van die 45.000 leerlingen 5 procent langer dan negentig minuten op de bus. Het klopt inderdaad, dat zijn om en bij de tweeduizend leerlingen. Nu, liefst van al zou ik, en iedereen hier in de commissie, ook voor die tweeduizend leerlingen een oplossing willen hebben. Maar daar zitten we nu eenmaal met het probleem: wat is er ingeschreven in het Onderwijsdecreet?

Ik hoor sommige mensen zeggen dat taxi's en minibusjes zijn afgeschaft. We hebben eind 2021, begin 2022 heel snel moeten schakelen om die rituren enorm te kunnen terugdringen. We hebben toen geschakeld met busjes en taxi's en dergelijke meer omdat het heel kort dag was en we geen marge hadden door covid op de reguliere autocarsector. Maar we hebben nu zoveel kinderen meer, de ritten zijn een pak duurder geworden en we blijven ook met het gegeven dat een aantal kinderen veel te ver af wonen van hun school. Ik hoor, iemand heeft het vermeld, dat er een kindje vijftig tot honderd kilometer van een school af woont. Het is vooral type 6 en type 7, dat zijn kinderen met gehoor- en gezichtsproblemen, waarvoor er maar één school per provincie is. Ik heb meermaals het voorbeeld gegeven van mijn eigen provincie. Voor type 6 is er alleen Peer-Wijchmaal. Woon maar in Welle of in Zuid-Limburg. Mevrouw Robeyns kan dit beamen: als je in de spits van Welle naar Peer wilt rijden, dan krijg je het met de auto al moeilijk op anderhalf uur rond, laat staan als het van de thuisdeur is tot aan de schoolpoort. Dat is nu eenmaal het probleem tout court.

In de regelgeving staat dat elk kind recht heeft op gratis collectief vervoer van de thuisdeur tot aan de schooldeur. Als een buschauffeur vijf kinderen in een welbepaalde gemeente moet gaan ophalen, dan is het vaak alleen al die rit die dikwijls een half uur duurt omdat men echt de kleinste woonwijken, de kleinste straten in moet rijden om een kind aan een thuisdeur op te pikken. Dat alleen al vraagt heel veel tijd.

Ik ben inderdaad ook blij met de tussenkomst van mevrouw Krekels. Er zijn kinderen met vier kilometer afstand – maar ik heb zelfs nog korter gehoord, zelfs minder dan een kilometer – die toch op een bus worden gezet. Begrijpen wie begrijpen kan, maar het is zo. Het aanbod is er natuurlijk ook. Je kunt dat die ouders als dusdanig niet echt verwijten, want het aanbod is er, en de scholen en het Agentschap voor Onderwijsdiensten (AGODI) kennen het ook toe.

Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en De Lijn moeten instaan voor de bestekken en moeten de routeplannen maken. Het maken van die routeplannen is altijd een heel moeilijk, complex gegeven. Wat al ietwat helpt met het opmaken van de routeplannen, is dat men bij Onderwijs sinds mei of juni een app ter beschikking heeft gesteld: de MOVIS-app, waarin de onderwijsdirecties alle kinderen moeten ingeven die recht hebben op collectief vervoer, met dan tegelijkertijd de woonplaats. Soms is dat één woonplaats, soms zijn dat twee woonplaatsen, soms drie of vier woonplaatsen, afhankelijk van gescheiden ouders en of dat de grootouders eventueel moeten inspringen, waarbij de scholen dat allemaal geven en aan de hand van die app kan De Lijn zelf de ritten bepalen. Dat is het moeilijke verhaal tout court.

Een aantal onderwijsdirecties hebben mij zelf persoonlijk gezegd dat die app nog niet optimaal werkt en dat ze er niet goed mee kunnen werken. Wat ook een gemis was met de app, is dat de zorgnood van het kind er niet mee in was opgenomen. Waarom is dat van belang? Een kindje met een motorische beperking – met een rolstoel – telt eigenlijk voor vier zitplaatsen in een bus, terwijl een kindje met een andere beperking – niet gelinkt aan een rolstoel, een gezichtsprobleem of een gehoorprobleem – telt voor één zitplaatsje op een bus.

Dat is maar gewoon om het opnieuw aan te geven. Ik wil het zeker niet goedpraten, het is een zeer moeilijke lijdensweg, we werken er iedere dag continu aan. Ik moet zeggen, heel veel respect voor het team leerlingenbegeleiding bij De Lijn, en uiteraard ook bij de onderwijsinstellingen, het is een heel complexe puzzel. Ik heb mij geëngageerd om te zorgen dat zo weinig mogelijk kinderen nog langer dan negentig minuten op een bus zitten. De cijfers vandaag zijn al positiever, daar ben ik al blij mee, maar we zijn er nog lang niet.

Wat zijn de cijfers vandaag? 5 procent zit langer dan negentig minuten op de bus. Tegelijkertijd is het goede nieuws dat 70 procent minder dan een uur op de bus zit. Er is naar verwezen – ik denk dat het mijnheer Bex was – dat anderhalf uur heel lang is. Een uur is op zich ook nog heel lang, maar natuurlijk er moeten 45.000 kindjes van de thuisdeur tot aan de schoolpoort geraken, dus die cijfers zitten al in een betere flow.

Maar wat het verhaal van die 5 procent betreft – die laatste kindjes – heb ik gepraat met een directeur van een basisschool in Turnhout. Hij kreeg de vraag om een kindje van Maaseik in te schrijven in het lager onderwijs. Maaseik naar Turnhout, dat ziet u zo al voor zich. Finaal is dat niet doorgegaan, maar als er geen plaatsen zijn bij het onderwijs, als finaal ofwel het internaat volzet is, of de dichtstbijzijnde school is volzet, dan heb je recht op collectief vervoer naar een volgende school. Als die in een andere provincie ligt, als dat mijlenver ligt, zit je daar met een probleem.

Dat neemt niet weg dat we voor die kinderen naar een oplossing zoeken. Ik denk dat dat opnieuw onze plicht is in het kader van de meest kwetsbare kinderen waar we hier volgens ons allen een oplossing voor moeten zoeken.

De kostprijs is ook enorm gestegen. Dat maakt dat het budget dat ik nodig had voor dit schooljaar – of noem het werkjaar, want het komt eigenlijk met elkaar overeen –, een bedrag was van om en bij de 130 miljoen euro. Vorig jaar hadden we een bedrag – dat van 2016 was 70 miljoen euro – dat is opgelopen tot 100 miljoen euro. We hebben nu inderdaad in de begrotingsopmaak recurrent 30 miljoen euro extra tot en met 2027 ingeschreven in de begroting. U zult dat straks ook zien.

Natuurlijk, als we straks met meer dan vijftigduizend kinderen zitten in dat buitengewoon onderwijs, zal dat weer een moeilijke oplossing zijn. Daarom dat ik zelf ook een pleitbezorger ben om het aantal leerlingen als kostendrijver te gebruiken, want eigenlijk gaat het om een forfait per kind en geen forfait tout court voor het organiseren van vervoer.

Voor een aantal kinderen was het moeilijk, ondanks het feit dat het werd gevraagd in mei, juni. De Lijn heeft sommige bestekken tot vijf of zes keer toe opnieuw in de markt moeten plaatsen, omdat de prijzen exorbitant hoog waren. Soms zelfs drie keer zo hoog als initieel. Dan heeft De Lijn beslist dat ze niet gaan gunnen. Ze gingen niet gunnen. Finaal – ik denk 20 augustus – kreeg ik de vraag of ze toch aan dat exorbitant bedrag kunnen gunnen. Wij hebben gezegd dat ze mochten gunnen, want we moeten vooruit. We moeten een oplossing hebben voor die kinderen.

Je hoort dan andere busmaatschappijen zeggen dat ze wilden dat ze ook hadden gewacht zodat ze hoger konden gunnen, maar het is een kluwen en je moet voor elk kind een oplossing zoeken. We hebben daar continu, iedere dag op gewerkt.

We hadden finaal, en dat vond ik zelf ook wel heel erg pijnlijk, een school in het Antwerpse die 's morgens – woensdagochtend – om 10 of 11 uur een mail stuurde naar alle leerlingen en alle ouders dat zij ermee gaan stoppen en geen leerlingenvervoer meer voorzien en dat zij maar moesten zien dat ze zich op een eigen manier naar school konden verplaatsten. Ik heb zelf die directie proberen te bellen. De telefoon stond af; ik heb niemand kunnen bereiken. Als je zo zelf de stok in het hoenderhok gooit, sorry, ik vind dat geen oplossing. Finaal is dat opgelost, ook die kinderen hebben busvervoer, vanaf maandag was het wel opgelost, maar als je dan gewoon woensdagmiddag een mail stuurt dat je niet mee doet, tja. In Antwerpen was er een andere school met nieuwe noodklassen, ook dat is opgelost. Het is opnieuw continu schakelen en continu bijsturen.

Dan wat de pilootprojecten betreft. We hebben inderdaad op vier plaatsen pilootprojecten, en die zijn ook verlengd. Ik ben blij dat u daarnaar verwijst. We kunnen daar heel wat uit leren. Daaruit kun je inderdaad al destilleren dat het misschien niet meer de thuisdeur moet zijn, maar dat je met die mobicoach ook te werk kunt, toch voor kinderen die zelfredzaam zijn. We hebben ruim 35 procent van de kinderen die al in het secundair onderwijs zitten. Daar is de zelfredzaamheid – tenzij motorische beperking of hoge zorgnoden – ook wel al wat groter. Daar zou je al kunnen werken met de mobicoach om te werken met gemeenschappelijke opstapplaatsen. Dat zou een goed voorstel zijn, maar daarvoor moet je ook de regelgeving aanpassen. De regelgeving zegt vandaag nog dat het van de thuisdeur tot de schoolpoort moet, dus dat geeft een probleem.

We hebben een coördinator aangeduid. Die heeft ook gepraat met de andere beleidsdomeinen. Maar het is natuurlijk zo dat je rechten van een aantal mensen die vandaag in het circuit zitten, zou kunnen gaan afnemen. Als je vandaag gaat zeggen dat het niet meer voor iedereen gratis collectief vervoer is van de thuisdeur tot de schoolpoort, en je gaat daar misschien een afstand aan koppelen – onder de 5 kilometer misschien niet, onder de 2 kilometer misschien niet – en je gaat misschien zeggen dat de zelfnoden gaan doorwegen, allemaal suggesties die op tafel liggen, dan moeten we met zijn allen heel die regelgeving gaan aanpassen. We hebben een coördinator aangeduid, en hij zegt zelf dat het vandaag de dag heel moeilijk is. Je zou de suggestie kunnen doen om voor die 35 procent die in het secundair onderwijs zit en waar de zelfredzaamheid voldoende groot is, voor een aangepaste regelgeving te zorgen. Maar als die persoon vandaag in het eerste of het tweede jaar zit en denkt dat hij zijn hele schoolcarrière met die regelgeving verder kan, dan zit je al minstens vier, vijf jaar verder. Het is dus een complex gegeven.

Dat neemt niet weg dat ik wel vind dat we moeten blijven inzetten op een structurele oplossing. Ik ga eerlijk bekennen dat de oplossing die we vandaag hebben, nog altijd een kortetermijnoplossing is. Dat is nog altijd de oplossing om te zorgen dat zo weinig mogelijk kinderen lang op de bus zitten. Vandaag is dat: 70 procent maximaal een uur, 95 procent maximaal anderhalf uur. Ik kan u nog percentages geven. 3 procent zit aan 110 minuten, maar dat is al afschuwelijk lang.

Voor de oplossing op lange termijn en ook op middellange termijn moeten we echt de regelgeving aanpassen. Wij hebben daar een coördinator voor aangeduid. Hij heeft een aantal suggesties aangereikt, maar dan zit je met voor- en naschoolse opvang, dan zit je met een mobicoach met eventueel vrijwilligers op het niveau van lokale besturen, dan zit je met een aanpassing van je onderwijsregelgeving, dan zit je met heel veel elementen. Ik blijf erbij dat we daarop moeten inzetten. En zal het niet voor deze legislatuur zijn, dan zal voor de volgende legislatuur zijn. Het is een probleem dat al decennia aansleept en dat je ook alleen maar opgelost krijgt als je dat met vereende krachten, met z'n allen gaat doen. Daar moeten we ook op blijven inzetten.

Jullie kennen ook het probleem van de busbegeleiders. We hebben het daarstraks even gehad over de flexi-jobs. Zowel voor de busbegeleiders als voor het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs blijf ik een pleidooi houden voor een flexi-job. Ik zie vaak gepensioneerde mensen die het in het verleden gedaan hebben en die het nu ook graag zouden willen doen, zowel voor busbegeleider als voor buschauffeur. Daar staat ook bij iedereen de neus in dezelfde richting: laat ons daar werk van maken. Het is natuurlijk de federale overheid die daarover moet beslissen, maar zowel voor de busbegeleiders als voor de buschauffeurs zou dat een goede oplossing zijn.

U weet ook dat als er geen busbegeleider is, de bus niet kan uitrijden. Ook de busbegeleiders zijn een moeilijke doelgroep. En beseft ook altijd dat kortere

rituren, in het belang van het kind, nefast zijn voor de busbegeleider en voor de buschauffeur, want hij of zij verdient minder. Dat is ook weeral een neveneffect.

Waarom zijn er minder taxi's dit jaar? Het gaat over collectief gratis openbaar vervoer. We hebben de taxi's en de minibusjes in januari 2022 massaal ingezet om toen snel te kunnen schakelen. Maar u weet natuurlijk ook dat dat veel duurder is en dat we daar ook met het probleem van de busbegeleiders zitten, want de regelgeving zegt ook dat zodra je zes-plus-eenvervoer doet, je een busbegeleider moet voorzien. Die minibusjes, dat was vaak een probleem: als we geen busbegeleider hebben, gaan we het toch doen. We hebben daar bijkomend in gestuurd en daar ook bijkomende budgetten voor op tafel gelegd. Maar ook dat is niet altijd evident.

Er werd ook gevraagd of alles nu vergund is. Op dit ogenblik hebben we ongeveer 2140 ritten gegund. Er zijn een zevental ritten die opnieuw in aanbesteding zijn. We hopen dat die markt zich weer wat gaat nivelleren. De Lijn heeft mij alleszins meegegeven dat men de ritten die vandaag extreem duur zijn, ook te allen tijde kan opzeggen en kan gaan heronderhandelen, opdat we straks niet met een flow van extreem hoge prijzen zitten om die ritten aan te houden.

Samenvattend, we blijven inzetten op dat maatwerk. We blijven die termijn maximaal terugdringen voor zoveel mogelijk kinderen. Als de afstand tot het onderwijs veel te groot is, blijft het natuurlijk heel moeilijk om binnen die vork van maximaal negentig minuten te opereren. Ik denk dat daar ook weer een verantwoordelijkheid bij de ouders en bij het onderwijsaanbod zit. Maar ik denk dat we met vereende krachten moeten zorgen dat we voor die meest kwetsbaren een oplossing hebben. Op korte termijn hebben we die, op langere termijn moet daar volop werk van worden gemaakt, maar met het besef dat het ook wel een heel, heel moeilijke puzzel is.

De voorzitter: Mevrouw Krekels heeft het woord.

Kathleen Krekels (N-VA): Minister, dank u wel voor uw uitgebreid antwoord. Ik wil in deze tweede ronde nog even voortgaan op die pilootprojecten en natuurlijk ook het bedrag dat vrijgekomen is bij de Septemberverklaring, namelijk 30 miljoen euro, omdat die pilootprojecten, zoals u zelf aangeeft, ons heel veel informatie geven. Zij beschikken over heel veel data. In een verslag van 'Raket', het project in Antwerpen, geven zij echt aan dat ze details hebben tot op schoolniveau, dat ze het aandeel leerlingen van elke school kennen die binnen een straal van anderhalve kilometer van een school wonen en toch gebruikmaken van een schoolbus. Dat is heel gedetailleerde informatie die hen in staat stelt om daar gericht mee om te gaan. Zij werken dus binnen dat project. Zij hebben een kader uitgewerkt waar ze nu in moeten blijven werken omdat ze binnen de huidige afspraken niet verder mogen evolueren. Nochtans, op de basis en de data die zij hebben, zouden zij dat nog wel kunnen doen. Ik zou dus graag hebben dat er iets gecreëerd wordt waardoor zij toch nog verder mogen evolueren.

U geeft aan dat men vastzit op het regelgevend kader en dat dat zeer moeilijk en heel divers is. Nu heeft men inderdaad recht om van huisdeur tot schoolpoort vervoer te krijgen, ook als men dicht bij de school woont. Daar worden natuurlijk oplossingen voor gezocht. Ik vraag me gewoon af, als het regelgevend kader zo moeilijk is en blijkbaar nog langer op zich zal laten wachten, waarom we dan niet meer zones tot proefproject lanceren in bijkomende regio's. Waarom? Wegens de kostprijs van een proefproject. Ik heb alleen de exacte cijfers van het proefproject 'Raket' in Antwerpen. Dat hele pakket kost 950.000 euro per jaar. Zij krijgen dat bedrag om alles uit te werken. Dat is bijna 1 miljoen euro. Daar zit de kostprijs in van alle minibussen, taxi's, de mobiliteitscoach en alles wat zij in het kader van dat proefproject organiseren, inclusief de opvang en dergelijke meer,

maar natuurlijk niet de reguliere bussen. Kunnen er niet meer proefprojecten worden uitgewerkt? Ik denk dat dat een goedkopere oplossing zou zijn.

Ten tweede heb ik nog een vraag over de app MOVIS. U zegt dat scholen aangeven dat het toch wat moeilijk is. Uit het verslag van 'Raket' hoor ik wel dat daar verbetering is. Er is een aanpassing geweest op het einde van vorig schooljaar of in de loop van de vakantie. Het is gebruiksvriendelijker en beter. Men kan ook via codes last minute nog aangeven dat er nog kinderen aanwezig zijn. Men merkt wel dat die app nog in evolutie is en dat men daar op een of andere manier mee kan werken. Maar ook daar vraagt het proefproject om daar een zicht op te krijgen. De eerstehulp lijn van de scholen die in het proefproject zitten, is vaak de coördinator van dat proefproject, maar die heeft geen zicht op MOVIS gekregen omdat dat voor de scholen bedoeld is. Om de werking binnen de proefprojecten te optimaliseren, heb ik de vraag of dat eventueel kan worden bekeken.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, bedankt voor uw gedetailleerd antwoord. Ik zal beginnen waar mevrouw Krekels geëindigd is, namelijk bij de app. Ik dacht dat het dezelfde app is die de chauffeurs gebruiken, maar het is niet dezelfde app, het is een andere app. Ik had een vraag van een chauffeur die zegt dat men zeer veel tijd verliest met het gebruik van de app. Ik geef maar mee wat ze mij zeggen. Ze moeten er telkens op inloggen en telkens iemand op- en afstapt, moet men dat registreren. Dat maakt het volgens de chauffeur moeilijk om die reistijd van negentig minuten te halen. Mijn vraag is of dat klopt en of dat eventueel eenvoudiger zou kunnen.

Minister, het siert u dat u telkens extra middelen voorziet om die noden te proberen lenigen. Maar we weten allemaal, en u erkent dat ook wel, dat dat geen duurzame oplossing is op lange termijn. Wij zijn gewoon telkens opnieuw miljoenen euro's extra aan het voorzien voor wel iets meer leerlingen maar vooral omdat de tarieven de pan uit swingen. Ik denk dat het leerlingenvervoer zo goed als geprivatiseerd is. De private sector maakt in mijn ogen een beetje gebruik van de krapte die er is, om exuberante prijzen te vragen. Dat kan niet de bedoeling zijn. Ik denk dat het in het belang is van iedereen om belastinggeld goed te besteden en te proberen om de hervorming die nodig is, zo snel mogelijk te realiseren.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister en collega's, de weg naar de hel is geplaveid met goede voornemens. Wij organiseren in feite ongewild en onbedoeld de antipolitiek door datgene dat we doen. We doen dat met de beste bedoelingen, denk ik, maar zo creëer je ook iets dat geen enkel systeem kan trekken. Elk systeem, zelfs de meest gulle systemen, hebben hun grenzen. Het is iets dat we zijn afgeleerd om uit te spreken, maar wij krijgen een kater. Iedereen erkent, minister, dat u daar inderdaad opnieuw in een heksentoer in het voordeel van die kinderen hebt uitgehaald. Zij verdienen dat ook. Tegelijkertijd zegt ook iedereen dat het op dit ogenblik in feite dweilen is met de kraan open. Een systeem dat behelst dat je aan de thuisdeur kinderen ophaalt, en ze tot aan de schoolpoort brengt, en dat gratis. Iets beters dan zo'n systeem is niet denkbaar, en dat bestaat ook in geen enkel land ter wereld.

Laat ons het compliment ook maar aanvaarden. Het bijzonder onderwijs is vandaag zodanig bijzonder aantrekkelijk, want ieder jaar komen er duizenden kinderen bij. Dat heeft te maken met de manier waarop daar onderwijs wordt aangeboden en georganiseerd. Iedereen die het kan, probeert daar ook zijn kinderen onder te brengen, omdat je daar echt maatwerk en kwaliteit geboden

krijgt. Voor kinderen kun je nooit genoeg doen, en zeker niet voor deze groep kinderen, maar er zijn nu eenmaal grenzen aan een systeem. Dit moet dus absoluut anders worden georganiseerd.

Scholen, en ook voor een stuk ouders, moeten hier hun verantwoordelijkheid in nemen. Ik krijg nog andere verhalen van zelfs minder dan vier kinderen, waar de ouders die kinderen op de bus zetten, en op die manier eenzijdig naar de overheid kijken om een probleem waar ze mee kampen, op te lossen. Heel erg vind ik dat. Elk systeem heeft zijn grenzen, en op die manier, met de beste bedoelingen, zijn we de antipolitiek aan het voeren.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, begrijp ik goed dat die 30 miljoen euro die u nu bij hebt gekregen, dient om het plan dat in september al is gemaakt, te financieren, en dus niet om die bijkomende 5 procent nog op te lossen? Want ik dacht dat het daarover ging. Dat wil dus zeggen dat de getuigenis die ik zonet heb gebracht over Branco, die vier en een half uur per dag op de bus moet zitten, zo blijft. Dat gaat over iemand die vorig jaar een uur heen en een uur terug op de bus moest zitten, twee uur in totaal dus, en dat is nu vier en een half uur geworden. Dat blijft zo. Dat is wat jullie met die 30 miljoen euro extra gaan doen. Dan ben ik iets minder positief dan in het begin van de vergadering.

Ik wil niet zeggen dat er niks gebeurt. Dat er geen inspanningen komen, zult u niet uit mijn mond horen komen, maar dat vind ik wel redelijk teleurstellend. In dit geval gaat dat inderdaad over een grote afstand. Dat is niet simpel, maar het is natuurlijk niet de verantwoordelijkheid van die ouders dat er maar één school te vinden is. Vorig jaar kon het op een uur heen en een uur terug, en nu niet meer. Ja, je moet die ouders maar eens zijn.

Als het gaat over hoe we dit op lange termijn oplossen, dan is mijn fractie er absoluut niet voor om die rechten in te perken. Ik denk dat we ons eerder de vraag moeten stellen hoe het komt dat wij op één jaar tijd van 34.000 naar 45.000 leerlingen in het bijzonder onderwijs gaan. Ik denk dat dat een veel fundamentele vraag is die wij ons moeten stellen, en dan kunnen wij dit wel voor alle ouders voorzien. Dat is geen discussie voor deze commissie. Wees gerust, ik ga ze hier niet voeren. Maar dat is volgens mij de discussie die we moeten voeren, en niet of iedereen wel of geen recht heeft op dat collectief vervoer.

Minister, u gaf het zelf al aan, maar mij lijkt het een logische keuze dat je werkt met een open-endfinanciering per leerling, zodat je werkt met een bedrag per leerling in plaats van een vast bedrag. Heel ons lager en secundair onderwijs wordt gefinancierd via open-endfinanciering. Het is volgens mij de logica zelve dat dat ook voor dat schoolvervoer gebeurt. Als u daarvoor op tafel wilt kloppen in de regering, hebt u alvast mijn steun. *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, ik wil u bedanken voor uw uitgebreide antwoord. Ik wil toch ook u, uw medewerkers en de medewerkers van De Lijn bedanken voor het harde werk dat zij ook al geleverd hebben. Ik heb nog enkele vraagjes. Er zijn wat problemen geweest met die aanbestedingen. U vertelde net dat er verschillende aanbestedingen geweest zijn die vijf tot zes keer opnieuw in de markt gezet moesten worden. Ik heb de eer en het genoegen gehad om twee weken geleden een Voka-stagedag te mogen doen bij Staf Cars, waar ik mee de bus op mocht met de leerlingen van het bijzonder onderwijs. Daar hoorde ik signalen dat die aanbestedingen toch vrij laat in de markt gezet worden, dat er al voldoende of ruim op voorhand geweten is wanneer die aflopen. Mijn vraag is of

dit klopt. Hoeveel maanden of hoeveel weken op voorhand worden die aanbestedingen opnieuw in de markt gezet?

Het is hier daarnet ook gegaan over die kortere afstanden, over leerlingen die vrij dicht of dicht bij school wonen. We hebben het daar gisteren ook over gehad in de plenaire – die signalen krijg ik ook van de busbegeleiders van de scholen –, maar net zoals gisteren wil ik hier toch ook wel voorzichtig mee zijn, omdat enkel de afstand van de woonplaats tot de school niet altijd iets zegt. Het gaat om kwetsbare kinderen, heel veel kinderen zitten ook in een kwetsbare thuissituatie, we moeten te allen tijde vermijden dat deze kinderen niet meer op school zouden geraken. Ik denk dat we ook hier echt moeten gaan voor dat maatwerk.

Minister, er is gekozen om niet te raken aan die bestaande rechten. Ik vraag me dan af of er binnen uw eigen domein niet al wat kleinere zaken kunnen gebeuren. Ik denk bijvoorbeeld gewoon aan die actie van 'High-Five' waarbij een fluobandje gescand wordt. Mijn kinderen zijn daar zot van. Wij kunnen ook niet altijd met de fiets naar school gaan maar dat project moedigt dan al wel aan om de auto een beetje verder te zetten, toch een klein stukje naar school te stappen, en als beloning krijgen die kinderen daarvoor punten waarmee ze leuke dingen kunnen kopen. Geen enkele school van het buitengewoon onderwijs heeft hieraan mee gedaan, en dat vind ik dan ook wel een gemiste kans. Die kinderen worden op dit moment ook niet gemotiveerd om meer te voet of met de fiets te gaan. Ik wou u vragen, minister, of u op dit moment specifieke initiatieven voor de leerlingen van het buitengewoon onderwijs gepland hebt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik heb toch nog een paar vragen. Onze fractie is van mening dat ouders een beroep moeten kunnen blijven doen op dat gratis collectief vervoer, maar anderzijds – en hier sluit ik me aan bij collega Mertens – zijn er inderdaad die projecten waarbij gekeken wordt om kinderen die zichzelf kunnen verplaatsen of die bekwaam genoeg zijn om zich alleen te verplaatsen, eventueel in groep te begeleiden naar de school. Die projecten waren er ook, en daar heb ik eigenlijk niet zo heel veel over gehoord. Mijn vraag is of daar nog op wordt ingezet. Wordt dat bekeken met de scholen of daarop kan worden ingezet? Dat kan een oplossing zijn om bijvoorbeeld kinderen die niet zo heel ver van die scholen wonen, eventueel naar die school te begeleiden zodat er tijd vrijgemaakt wordt om andere leerlingen op te halen. Wordt daar nog op ingezet? Ten slotte heb ik dezelfde vraag als collega D'Haese. Hoe komt het dat we op één jaar tijd plots 11.000 leerlingen meer in dat buitengewoon onderwijs tellen? Dat is een enorm groot aantal. Is daar een verklaring voor?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, uw antwoorden bevestigen eigenlijk wat ik al zei, en ik wil daarbij benadrukken dat er hier heel wat vragen aan u gesteld worden die eigenlijk aan andere ministers in deze Vlaamse Regering zouden moeten worden gesteld. Ik denk bijvoorbeeld aan de vraag over hoe het komt dat er zoveel meer kinderen naar het bijzonder onderwijs gaan. Die vraag moeten we echt wel durven stellen maar dat moeten we niet doen in de commissie Mobiliteit.

Een andere vraag is of dat recht om van de thuisdeur naar de schoolpoort gratis vervoer te krijgen op de schop moet. Ik denk in se van niet, maar is het voor elk kind de beste oplossing om met een bus voor de deur afgehaald te worden, anderhalf uur op die bus te zitten en dan afgezet te worden, of bestaan er ook betere oplossingen die dat recht op een creatievere en betere manier invullen voor dat kind? Ik denk dat die proefprojecten duidelijk maken dat dat wel degelijk kan, en dan is het eigenlijk onze plicht om dat te doen.

Het regelgevende kader moet volgens de minister ter discussie worden gesteld, maar deze regering wil dat misschien niet meer doen voor de verkiezingen. Ik vind het wel onze taak als parlementsleden om daar toch verder mee aan de slag te gaan. Ik vind dat wij bijvoorbeeld die mensen van die proefprojecten, maar bijvoorbeeld ook die coördinator, hier moeten horen, en liefst niet in de commissie Mobiliteit alleen, maar met de leden van de commissie Onderwijs erbij. Mevrouw Krekels, misschien kunt u die suggestie ook doen aan uw collega's van Onderwijs zodat we toch verder kunnen discussiëren en dingen voorbereiden.

Misschien moeten we dan niet zeggen dat het volgend jaar al op de schop gaat, maar we zouden toch minstens een kader moeten kunnen voorstellen waarin dit systeem op termijn zal worden veranderd. Je kunt toch niet elk jaar 30 miljoen euro bij blijven geven aan een systeem waar vervolgens iedereen die hier zit, van zegt dat het eigenlijk geen goed systeem is. Dat is toch niet wat wij als politici moeten doen. Dus als eerste stap, voorzitter, zou ik echt willen voorstellen om een hoorzitting te houden. We hebben een opdracht gegeven aan de regering, maar de regering – en ik denk niet dat dat de fout van minister Peeters is – is daar onvoldoende mee aan de slag gegaan. Laat ons zelf als parlement dan een aantal stappen nemen om toch de boel te doen vooruitgaan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik probeer kort en gevat te antwoorden op de bijkomende vragen.

Mevrouw Krekels, het proefproject waar u naar verwijst voor Antwerpen, Roeselare en Leuven, is op de ministerraad van 7 september verlengd. Die kunnen daar dus verder mee aan de slag. U vraagt ook of we dat niet kunnen uitbreiden. Er zitten inderdaad zeker een aantal goede elementen in. Die 1,2 miljoen euro die daarnaartoe gaat, gaat inderdaad naar de regeling erbovenop om de mobi-coaches en dergelijke te organiseren, niet voor het busvervoer als dusdanig.

Ik wil dat zeker bespreken om te kijken of we dat niet nog eens kunnen uitbreiden naar andere regio's. We hebben daar alleszins – Deloitte heeft dat ook mee begeleid – een heel goed aantal elementen uit gehaald. Maar het is natuurlijk een afwijking van de bestaande regelgeving: iedereen gratis van de thuisdeur tot aan de schoolpoort.

Mevrouw Mertens, wat betreft de app en dat chauffeurs veel tijd verliezen: ik ben niet op de bus geweest. Men zei me dat dat niet mocht omdat enkel de busbegeleider en de buschauffeur bij de kindjes mag zijn, dat maakt niet uit. De MOVIS-app van het departement Onderwijs is ter beschikking gesteld aan de onderwijsdirecties. Van sommige scholen heb ik gehoord dat ze er niet goed mee konden werken. Dat kan natuurlijk heel veel te maken hebben met de mate waarin mensen ermee onderlegd zijn en minder met de app zelf. Ik heb gehoord dat het een klein beetje een probleem was dat de app te weinig de zorgnoden aanduidde. Als je de zorgnoden niet aanduidt ... Ik zei het daarstraks opnieuw: een motorische beperking, een rolstoeltje erbij, dat zijn vier plaatsen. De Lijn moet dat weten, dan kan ze meer of minder kinderen op de bus laten. Ik kan niet zeggen dat die opmerkingen heel gefundeerd zijn. Dat zijn opmerkingen die mij ter ore gekomen zijn.

De chauffeurs zouden veel tijd verliezen met de app? Ik heb heel veel chauffeurs gezien die opnieuw op een blad manueel streepjes aan het trekken waren. Toen vroeg ik me af waarom ze de app niet gebruiken. De app werd nog door heel weinig chauffeurs gebruikt. Ik weet niet wat het snelste gaat: op een app gewoon klikken dat een bepaalde persoon er is of op een rittenblad zoeken waar die persoon staat en waar je een streepje moet trekken? Ik denk dat ook daar de waarheid wat in het midden ligt.

Mevrouw Robeyns, het duurder worden van had twee aspecten. Ten eerste waren er veel meer leerlingen die vervoerd moesten worden. Ten tweede is er de prijsstijging zoals we die overal kennen. Bij de busritten is de prijsstijging tout court gemiddeld 44 procent. Er waren ook prijsstijgingen die naar 80 procent gingen. Daarom heeft De Lijn heel vaak opnieuw bestekken in de markt geplaatst, maar de inflatie is hier een belangrijk element.

Mijnheer Keulen, het systeem heeft zijn grenzen. Dat klopt, en ik zeg opnieuw dat we horen dat sommige mensen inderdaad een kind dat op enkele kilometers afstand van de schoolpoort woont, toch op de bus zetten. Soms heeft dat met de job te maken. Als je om 8 uur naar je werk moet en je kunt je kind pas om 8.30 uur naar school brengen, dan zet je het kind misschien liever om 7.30 uur op de bus. De ene zou dat doen, de andere niet. Ik denk dat ik het persoonlijk niet zou doen. Soit, dat zijn de keuzes. Het Onderwijsdecreet laat dat vandaag ook toe. Je mag die mensen dus niet verwijten dat zij een kindje op amper een paar kilometer van school toch op de bus zetten. Het systeem laat het toe en het is gratis. Daar stuit het systeem inderdaad op zijn grenzen. Opnieuw: voor kinderen met heel veel zorgnoden, zelfs al wonen ze op 200 meter van de school, maar voor diegenen die voldoende zelfredzaam zijn, denk ik dat we dat echt in vraag moeten durven te stellen.

Mijnheer D'Haese, de casus Branco ken ik niet persoonlijk, maar we zeggen – en dan refereer ik aan wat er daarstraks gezegd is – dat elke mail die via onze kabinetsmail toekwam of die ons persoonlijk bereikte, naar De Lijn ging. Het is niet zo dat die die naar het kabinet gemaïld hadden, een oplossing kregen en anderen niet. Het is voor iedereen een oplossing uitwerken. Alles wat wij binnenkregen, ging ook automatisch naar De Lijn. Bezorg me de casus van Branco. We willen dat zeker bekijken.

Ik moet ook nog even de cijfers in de juiste context plaatsen. De cijfers die ik geef, die 34.000 en 45.000, september 2021 versus september 2023, zijn het aantal leerlingen die recht hebben op collectief vervoer. Er zitten meer leerlingen in het bijzonder onderwijs. Ik denk dat ongeveer 80 procent, 85 procent, misschien zelfs 90 procent recht heeft op dat collectief vervoer. Als u straks de cijfers vraagt bij collega Weyts, gaat u waarschijnlijk andere cijfers krijgen. De cijfers die ik heb, zijn de cijfers voor het aantal kinderen waar wij leerlingenvervoer voor voorzien. De leerlingenaantallen zijn iets hoger.

De open-endfinanciering als kostendrijver, dat heb ik zelf al gesuggereerd. Ik denk dat dat op zich een goede zaak is.

Mevrouw Mertens, u zei dat de aanbestedingen vrij laat gebeurd zijn. In juni 2023, eigenlijk in mei, heeft De Lijn het bestek al in de markt geplaatst. De Lijn weet dat we van x-aantal kinderen een vermoeden hebben dat die gaan blijven komen. Maar in juni 2023 hielden wij rekening met veertigduizend kinderen waarvoor we leerlingenvervoer moesten voorzien. Enkele maanden later, september 2023, waren dat er 45.000. Je kunt niet in juni voor elk kind al een bestek in de markt geplaatst hebben want het aantal plus vijfduizend geeft dat ook nog eens in beeld. En opnieuw: de bestekken die aan 80 procent hoger zaten, hebben we telkens opnieuw in de markt geplaatst. Of De Lijn veel te laat begonnen is met bestekken in de markt te plaatsen? Ik denk dat jullie zelf in mei of juni al vragen gesteld hadden in de plenaire vergadering om er op tijd mee te beginnen.

Die High-Fivemodules en dergelijke: graag, maar ook daar stuiten we op de grenzen van het decreet, dat zegt 'iedereen gratis vanaf de thuisdeur'. Als er betere oplossingen zijn: graag. Ik denk dat het een verantwoordelijkheid is van

iedereen die met politiek bezig is. Laat ons tot een oplossing komen. Er zal regelgevend werk gedaan moeten worden.

In Nederland is het bijvoorbeeld zo dat als een kind binnen een straal van 5 kilometer van de schoolpoort woont, dan is er geen gratis collectief vervoer, tenzij de zorgnoden zodanig zijn dat het wel moet. Dat kan een voorstel zijn. Ik heb destijds zelf contact opgenomen met collega's in Nederland, en ik dacht toen dat hun systeem geweldig was, maar nadien hebben we gehoord dat zij ook heel veel problemen hadden. Maar hun probleem is wel minder groot dan het probleem dat vandaag bij ons geldt, en dat op zijn grenzen stuit. Ik wilde dat iemand 'eureka!' zei en met de beste oplossing kwam waarmee we allemaal aan de slag zouden kunnen gaan, maar helaas hebben we die oplossing vandaag nog niet, en zijn we op dit ogenblik bezig met het uittrekken van meer middelen voor de kinderen die er op dit ogenblik recht op hebben, en voor de noden die er zijn. Tot zover.

De voorzitter: Mevrouw Krekels heeft het woord.

Kathleen Krekels (N-VA): Ik zal heel kort zijn: we vragen naar een kader om nu al in te kunnen werken. Ik denk dat we dat kader eigenlijk hebben, namelijk het regelluwe kader van die projecten. Ik denk dat we moeten durven kijken – en u zegt dat u ervoor openstaat, minister – of we gaandeweg meer regio's in dat regelluwe kader van die projecten steken. Soms is het gewoon goed als men vanaf de grond dingen in gang zet en stapsgewijs iets opbouwt, en dan nadien de regelgeving op een aangenamere en minder harde manier kan aanpassen naar wat men in dat regelluwe kader heeft kunnen bereiken.

Ik denk dus dat we misschien bottom-up moeten gaan reageren met het uitbreiden van de regio's die ook in dat regelluwe kader kunnen werken.

Ten tweede: de 30 miljoen euro wordt nu gebruikt om kortetermijnzaken op te lossen. Ik hoor dat er toch ook nog een tiental kinderen zijn die momenteel nog geen bus hebben gekregen. Ik hoop dat zij ook meegenomen worden in het grotere verhaal van die 30 miljoen euro. Ik zal zeker ook nog eens tegen die mensen zeggen om zeker door te geven over welke kinderen in welke scholen dat gaat. Dank u wel.

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

Jos D'Haese (PVDA): Ik wil gewoon zeggen dat ik het toch confronterend vind dat we er niet in slagen om met die centen voor iedereen een oplossing te vinden. Ik zal er in elk geval voor zorgen dat dat concreet geval wordt doorgegeven.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, wij hebben natuurlijk alle respect voor de inspanningen die u doet om te proberen dit probleem op te lossen. Ik begrijp ook wel dat dat niet van vandaag op morgen kan. Maar ik heb het gisteren ook al gezegd: vorig jaar hadden we allemaal een beetje de indruk dat het probleem eindelijk zou opgelost zijn. Het was een beetje een goed-nieuwsshow. U hebt ons daar een beetje op het verkeerde been gezet, maar ik hoop toch dat we dit probleem met vereende krachten kunnen oplossen. Ik denk dat dit iets is dat de politiek overstijgt, en dat de allerzwaksten in onze samenleving moet vooruithelpen. Vandaar dat onze fractie zeker alles zal ondersteunen wat gedaan kan worden om in dit dossier een oplossing te vinden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dacht niet meer tussen te komen, maar op het laatst zei u: "Ik wilde dat iemand 'eureka!' zei." Wel, collega's, en minister, als politici kunnen we toch niet zeggen dat we willen dat er iemand 'eureka!' zegt bij

een probleem dat zoveel duizenden mensen aanbelangt. We moeten gewoon samenwerken om een oplossing te vinden.

Daarom, voorzitter, zal ik mijn oproep om dat werk verder te zetten, in de regeling der werkzaamheden graag herhalen.

Minister Lydia Peeters: Dat 'eureka' slaat wel op de ideale oplossing ten behoeve van de leerlingen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsongevallen op tramsporen – 3393 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Minister, ik heb een vraag rond een thema dat al verschillende keren aan bod is gekomen in deze commissie en waar ik u in 2021 en 2022 al een aantal vragen over heb gesteld. Het gaat over mogelijke oplossingen voor tramsporen om ongevallen met fietsers te vermijden en dit naar aanleiding van een aantal ongevallen op de Gentse tramsporen waarbij de afgelopen jaren ongevallen met zwaargewonden en zelfs met dodelijke afloop te betreuren waren.

In mei 2023 ondervroeg ik u opnieuw over die thematiek. U hebt daar geantwoord op de testfases van het proefproject van De Lijn waarbij Gentse tramrails gedeeltelijk worden opgevuld met gietmassa. Het product zou ervoor zorgen dat fietsers op een veilige manier de sporen kunnen kruisen. U antwoordde toen dat de opvulling van de sporen een gunstige invloed had op het comfortgevoel van het testpubliek ten opzichte van de referentiesituatie. Bovendien bleek het minder aanleiding te geven tot vallen en de ernst van de eventuele val sterk te reduceren.

Er is wel degelijk al gezocht naar een oplossing voor die ongevallen op de tramsporen. Op 5 december 2022 werd de gietmassa aangebracht op de sporen aan de halte stelplaats in Gentbrugge. In deze praktijksituatie werd de toepassing in contact gebracht met remzand en strooizout op een eigen bedding van De Lijn.

Een eerste evaluatiemoment met de verdeler vond plaats op 15 maart 2023. Er werden een aantal verbeterpunten besproken die verder uitgewerkt zullen worden. Testen met betrekking tot de duurzaamheid van het gebruikte materiaal op lange termijn zullen in samenwerking met UGent uitgevoerd worden, maar moeten nog ingepland worden. Voor bijkomende plannen ter bevordering van de veiligheid op tramsporen, verwees u naar het Programma Innovatieve Overheidsopdrachten (PIO) voor innovatief onderzoek naar de ontwikkeling van nieuwsoortige producten die beantwoorden aan alle vereisten voor een volledige opvulling van de groef van de rail in het kader van fietsvalpreventie.

Op mijn vraag naar de stand van zaken van de aangekondigde acties, antwoordde u dat er verschillende onderzoeken lopen op korte, middellange en lange termijn. Daarnaast zet De Lijn maximaal in op het scheiden van fiets- en tramverkeer en het wegwerken van conflictpunten.

Gezien de nog lopende onderzoeken kon nog geen concrete timing meegedeeld worden.

Deze zomer overleed jammer genoeg een 44-jarige fietser twee weken na zijn val op de tramsporen in het centrum van Gent. Daarom stel ik deze vraag in

opvolging van mijn eerdere vragen. Een snelle oplossing is nodig om het risico op vallen op alle tramsporen tot een minimum te beperken.

De testen met betrekking tot de duurzaamheid van het gebruikte materiaal op lange termijn moeten nog ingepland worden met UGent. Is deze planning gebeurd en kunnen deze testen versneld worden uitgevoerd? Zo ja, welke stappen moeten er hiervoor dan worden gezet? Kunnen ook de onderzoeken naar het gedeeltelijk opvullen van de tramsporen versneld worden uitgevoerd?

De Lijn zet ook maximaal in op het scheiden van fiets- en tramverkeer. Welke stappen zult u nog deze legislatuur zetten om fiets- en tramverkeer te scheiden en conflictpunten weg te werken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer De Roo, voor uw vragen. Ik wil misschien toch in eerste instantie even refereren naar de commissie van 6 juli, waar mevrouw Ann Schoubs eigenlijk zelf heel duidelijk zowel de korte-, de middellange- als de langetermijnmaatregelen om dit probleem aan te pakken ook effectief heeft gedeut. Ik heb die powerpoint. Ik denk ook dat die al is meegedeeld, dus die hebt u kunnen zien. Daar staan eigenlijk al uw antwoorden in.

Alleszins, voor het verbeteren van de weginfrastructuur op basis van het rapport van UZ Gent heeft De Lijn de meest kritieke zones geïdentificeerd en is ze daar sinds 2022 bezig met een aantal werken uit te voeren, een aantal wegverbeteringen uit te voeren.

Dan wat de maatregelen op langere termijn betreft. Daar is men ook in samenspraak met de UGent – met een aantal wetenschappelijke elementen – aan het kijken naar materiaaltesten en dergelijke, om ook eventueel het oppervlak ruwer te maken zodat er minder snel gladheid is die aanleiding geeft tot het vallen.

Dan wat het scheiden betreft van het tram- en fietsverkeer. Ik denk dat u dat zelf beter weet, maar dat is niet altijd overal makkelijk of mogelijk. Toch is op sommige plaatsen in Gent het fiets- en tramverkeer wel al gescheiden. Er is onder andere de as van de Nederkouter en Kortrijksepoortstraat. Ik denk dat u de plaats daar ook wel kent. Daar is het al gescheiden, maar het kan natuurlijk niet overal. Op sommige plaatsen is het zo eng, is het zo beperkt van ruimte, dat het niet anders kan dan dat de fietsers ook over de tramsporen kunnen rijden.

Het is natuurlijk – dat hoorde ik zelfs van de mensen aan onze verkeersveiligheidstafel – ook een beetje kwestie van de behendigheid, hoe je een tramspoor met je fiets kruist. Soit, we moeten zorgen dat onze infrastructuur veilig en comfortabel is. Alleszins zit De Lijn regelmatig samen met de stad Gent om daarvoor te zorgen en te kijken wat en waar er nog verder iets kan worden gedaan.

Wat heel concreet de verschillende trajecten allemaal betreft, denk ik dat ik mij kan beperken door te verwijzen naar de powerpointpresentatie, die – denk ik – ook sowieso online staat, maar anders wil ik ze zeker nog wel meegeven.

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Dank u, minister, voor uw antwoord. Mijn vraag ging natuurlijk vooral over of het mogelijk was om, ondanks die gepresenteerde termijn, nog een verdere versnelling te kunnen nemen. Ik weet dat er heel wat factoren zijn die bepalen hoe de tramsporen veilig kunnen worden gekruist.

Ik denk dat er al heel wat initiatieven zijn ondernomen, zeker door De Lijn, maar zeker ook in samenwerking met steden zoals de stad Gent. Wij zetten pijltjes op

de grond om aan te tonen waar fietsers het best de tramsporen kruisen. Er is communicatie over. Er wordt ook opgeroepen om een helm te dragen op de fiets. Er zijn ook alternatieve routes die worden uitgewerkt waarbij de fiets eigenlijk maar honderd meter moet omrijden, maar dan eigenlijk veel minder tramsporen moet kruisen.

Er gebeuren al heel wat initiatieven. Er gebeuren al heel wat maatregelen. Toch stellen we nog altijd vast dat er problemen zijn op het moment dat de tramsporen moeten worden gekruist. Het is altijd moeilijk om vast te stellen, zeker als dat leidt tot zware wonden of een dodelijk ongeval.

Mijn vraag was vooral bedoeld om te vragen of het niet mogelijk is om met een aantal testen voor de langere termijn toch al versneld, op een aantal zeer concrete conflicten, werk te maken van oplossingen die zijn getest, en om ook snel genoeg de resultaten van dat onderzoek te kunnen kennen.

Uit uw antwoord begrijp ik dat die timing eigenlijk wordt aangehouden en dat het scheiden van fiets- en tramverkeer wel in overeenstemming met onder andere de stad Gent – en wellicht ook andere steden – zou worden aangepakt, maar dat daar niet direct een versnelling mogelijk is.

Ik hoop dat we vanuit de verschillende bevoegde overheden die met tramsporen te maken hebben, er alles aan hebben kunnen doen om ongevallen op de tramsporen met fietsen zoveel mogelijk te vermijden. Ik hoop dat er op de timing die dan nu voorzien is, toch alleszins geen verdere vertraging op komt en dat De Lijn er ook alles aan doet, en u ook, minister, om die timing te handhaven, zodat we zo snel mogelijk een oplossing hebben. Wanneer het technisch opgelost kan worden, moeten we daar echt zo snel mogelijk resultaten rond kunnen boeken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We hebben al heel wat gedaan, zowel vorig jaar als dit jaar. We hebben al heel wat zones aangepast. We zijn daar volop mee bezig en telkens in overleg met de stad. Dat hebt u zelf ook al gezegd. Ik kan de locaties wel opnoemen, maar ik denk dat u het zelf beter weet, als u rondfietst in het Gentse.

We zijn daar volop mee bezig, maar het is er nog niet overal, omdat het niet overal perfect mogelijk is. Qua timing kan ik zeggen dat men bezig is met de uitrol.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Klaas Slootmans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over beperkingen voor de organisatie van evenementen op gewestwegen – 3446 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Slootmans heeft het woord.

Klaas Slootmans (Vlaams Belang): Minister, ik vat u in het kader van een problematiek die heel wat verenigingen, jaarmarktcomités, dorpsgemeenschappen, lokale besturen en zeker ook honderdduizenden Vlamingen bekommert en zorgen baart.

Begin augustus stuurde het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) het bericht de wereld in dat er een einde moet komen aan het innemen van gewestwegen voor

kermissen, jaarmarkten, wielervedstrijden, carnavalsstoeten en allerlei andere folkloristische tradities. Zo kregen heel wat verenigingen, maar ook lokale besturen die voor hun evenement gebruikmaken van een gewestweg – en meestal is dat een steenweg –, een brief van het AWV waarin wordt gemeld dat hun evenement dit jaar weliswaar nog kon plaatsvinden, maar dat er voor 2024 een alternatieve locatie zal moeten worden gezocht. Daarbij wordt zeer concreet verwezen naar een striktere toepassing van een dienstorder uit 2021 van het AWV, die aangeeft manifestaties op gewestwegen niet langer toe te laten, tenzij er echt geen alternatieven bestaan. Zeker in het kader van kermisattracties en dergelijke meer is dat heel vaak het geval.

Tot nader order was het zo dat men, indien men toch van deze dienstorder wilde afwijken, een goedkeuring moest krijgen van het AWV. Maar blijkbaar gaat dat zelfs niet ver genoeg voor het AWV, want in zijn communicatie naar de lokale besturen – en ik heb die brief, die onder andere naar de stad Halle is gestuurd – stelt het AWV dat steden en gemeenten vanaf 2024 nog één evenement zullen mogen uitkiezen waarvoor een gewestweg mag worden gebruikt. Dat zal ervoor zorgen dat bepaalde dorpstradities en manifestaties, processies en kermissen niet meer zullen kunnen doorgaan.

Minister, ik verneem graag van u welke de concrete verplichtingen zijn met betrekking tot het gebruik voor evenementen van gewestwegen vanaf 2024. Is er inderdaad een cesuur tussen 2023 en 2024? Is dat afgestemd met u? Het AWV had het op RINGtv over een nieuw kader dat wordt gecreëerd. Bestaat dat nieuwe kader? Wat is dat nieuwe kader? Hoe zal dat nieuwe kader waarvan sprake is, eruitzien?

Klopt het dat er jaarlijks door het lokale bestuur zal moeten worden gekozen tussen evenement X en evenement Y? Dat zal er de facto op neerkomen dat een stad of gemeente vaak zal moeten kiezen tussen deelgemeente X of Y. U begrijpt dat dat een bijzonder moeilijke aangelegenheid is voor een lokaal bestuur en dat dit bepaalde verenigingen voor existentiële problemen plaatst.

Wat is uw visie op deze problematiek? Is de betreffende communicatie van het AWV met u afgetoetst?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u, mijnheer Sloomans, voor uw vraag. Ik vind dit een interessante materie. Ik zou eigenlijk graag de briefwisseling willen zien waarin dit vanuit het AWV naar uw gemeente zou zijn gecommuniceerd. Het is alleszins zeker niet correct dat we nog maximum een keer per jaar die manifestaties zouden kunnen doen. Als zoiets wordt gecommuniceerd, dan wil ik dat graag zien want dat is alleszins geen instructie van mij. Het staat vandaag ook niet in de dienstorder.

Het klopt wel dat er een dienstorder is van 2021. Daarin staat dat afwijkingen kunnen als ze gemotiveerd zijn. Ik kan mij perfect indenken dat de ene ambtenaar daar misschien iets vlotter in meegaat dan de andere ambtenaar. Maar ik pleit er alleszins wel voor dat je daar soepel mee moet omgaan. Als mensen evenementen organiseren en daar zit een stukje gewestweg tussen ... Natuurlijk moeten we er altijd voor zorgen dat dingen bereikbaar blijven. Gewestwegen zijn hoofdwegen. Maar ik ga niet onmiddellijk zeggen: "Eén keer per jaar en that's it." Dan zou bijvoorbeeld een jaarmarkt kunnen, maar dan kun je geen wielervedstrijd meer doen. Dat kan natuurlijk niet.

De dienstorder is er. We hebben wel gevraagd om een evaluatie te maken van die dienstorder. Als die dienstorder heel stringent wordt toegepast, moeten we hem soepeler maken, zodat in de toekomst evenementen mogelijk blijven.

De dienstorder van 2021 is er dus nog. Afwijkingen zijn mogelijk. Er is ook regelmatig overleg tussen het AWW en de lokale besturen, zeker als er evenementen worden georganiseerd. Als men daar veel te stringent is, zou ik dat graag horen, want dan moeten we brieven dat dat niet de bedoeling kan en mag zijn. Zodra die evaluatie er is, zullen we bekijken of er al dan niet aanpassingen moeten gebeuren aan die dienstorder.

Voor mij blijft het alleszins belangrijk dat vandaag de mogelijkheid bestaat om van die dienstorder af te wijken. Dat is een. Twee is het overleg met de lokale besturen. Ik hoor ook vanuit andere regio's dat er soms wat stroefheid in zit. Daar moeten we wat masseren, of er alleszins voor zorgen dat het wel kan.

Ik zie sommigen lachen, maar ja, dat is de realiteit. We willen dat er nog evenementen kunnen worden georganiseerd, ook op gewestwegen.

De voorzitter: De heer Slootmans heeft het woord.

Klaas Slootmans (Vlaams Belang): Uw antwoord stemt mij bijzonder positief, maar anderzijds vind ik het wel bijzonder frappant dat er een dergelijke spagaat bestaat tussen enerzijds de communicatie van het Agentschap Wegen en Verkeer en die van de minister van Mobiliteit, die eigenlijk het tegenovergestelde zegt. Ik neem aan dat u Anton De Coster van het Agentschap Wegen en Verkeer zeer goed kent. Het is die man die de communicatie heeft gedaan.

Ik begrijp dat de minister daar soepel mee wil omgaan. Ik wilde u eigenlijk vragen om de dienstorder die men vanaf 2024 veel strikter wil interpreteren, te herbekijken, maar mijn vraag is na uw antwoord eigenlijk zonder voorwerp. Ik ben dan ook heel positief gestemd.

Ik dring er wel ten sterkste op aan dat u die communicatie zeer goed afstemt met het Agentschap Wegen en Verkeer. Heel veel verenigingen hebben nu immers schrik en staan voor een existentiële keuze. Zij weten dat er door een bepaald gemeentebestuur zal moeten worden gekozen tussen X en Y. U zegt dat dat niet zo is, ik zal u de briefwisseling overmaken. Het lijkt mij toch het minste te zijn dat de communicatie van de minister van Mobiliteit en die van het Agentschap Wegen en Verkeer op elkaar wordt afgestemd.

Ik heb geen bijkomende vragen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil dat zeker opnemen met het Agentschap Wegen en Verkeer. Ik vind zeker niet dat het moet worden beperkt tot maximaal één en dat daar niet van af te wijken valt. Dat kan niet. Ik zal het zeker opnemen met het Agentschap Wegen en Verkeer.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fase 2 van basisbereikbaarheid – 3453 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Hoppinpunten – 3477 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de tegenstrijdige informatie over afgeschafte bushaltes in het kader van basisbereikbaarheid – 3611 (2022-2023)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, fase 1 is sinds enkele maanden van kracht. Hoewel de impact van fase 1 in de meeste vervoerregio's nog vrij beperkt was, is die invoering toch niet overal even vlot verlopen. Her en der, en allicht een beetje afhankelijk van welk percentage basisbereikbaarheid er al in fase 1 werd ingevoerd, duiken er toch wel wat klachten op. Die gaan over het aanbod, over communicatie, over de Hoppincentrale en zo verder. Binnen enkele maanden, op 1 januari, begint de invoering van fase 2. De impact daarvan zal uiteraard veel groter zijn. In sommige vervoerregio's zal met fase 2 de basisbereikbaarheid volledig geïmplementeerd worden, bijvoorbeeld in Limburg. Sowieso zal er gemiddeld, denk ik, bijna 90 procent geïmplementeerd worden.

Ook het vervoer op maat zal dan een aanvang nemen. We hebben het er daarnet al heel even over gehad. Het vervoer op maat is natuurlijk ontzettend belangrijk, want moet de gaten opvullen die ontstaan door op de hoofdassen te centraliseren. U hebt ook altijd gezegd dat vanaf 1 januari, als dat vervoer op maat er is, al die blinde vlekken opgevuld zullen zijn.

Vandaag is er nog redelijk wat onduidelijkheid over de invoering van fase 2, vooral wat die concreet gaat betekenen, hoe het vervoer op maat er concreet zal uitzien en of die blinde vlekken inderdaad overal opgevangen zullen worden.

Vandaar heb ik een aantal vragen.

Loopt de voorbereiding van fase 2 zoals gepland? Wat mogen de reizigers concreet verwachten? En misschien: hebt u al een evaluatie van de eerste fase? Zal de Hoppinapplicatie volledig functioneel zijn vanaf 1 januari in heel Vlaanderen?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de contracten voor deelmobiliteit? Is ondertussen bekend welke deelsystemen geïmplementeerd zullen worden in het Hoppinsysteem? Zal dat hetzelfde zijn voor alle vervoerregio's?

De volgende vraag hoort hierbij eigenlijk minder thuis, maar goed. Verschillende vervoerregio's moeten bussen afstaan aan andere vervoerregio's wegens tekorten aan rijvaardige bussen. Zal dat in fase 2 nog steeds het geval zijn? Dit staat een beetje los van basisbereikbaarheid.

Zal in fase 2 elk Hoppinpunt volledig functioneel zijn en waardige overstapmogelijkheden bieden? Er zijn vandaag al wat klachten over Hoppinpunten waar niet voldoende verbindingen met andere regio's beschikbaar zijn. Hoe worden die klachten behandeld?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, op 20 april 2023 hadden we hier in de commissie een discussie over de trage uitrol van de Hoppinpunten. U gaf toen enkele voorbeelden van trage procedures en de acties die u zou ondernemen om alles te versnellen. Blijkbaar loonde dit werk, want deze zomer kon u heel wat nieuwe Hoppinpunten aankondigen.

Nu we stilaan dichter bij de volledige uitrol staan, ben ik eens gaan kijken hoe we nu reeds een reis kunnen plannen, maar dit lukt nog niet. Er wordt momenteel reclame gemaakt voor de Hoppinreisplanner, en de aankondiging klinkt als volgt: "Eind dit jaar lanceren we de Hoppinreisplanner in heel Vlaanderen. Via die planner kun je: je reis plannen, het flexvervoer van De Lijn boeken, tickets van De Lijn kopen en opzoeken welke deelsystemen (deelstep, deelfiets of deelauto) er beschikbaar zijn aan de Hoppinpunten."

Het valt direct op dat er geen connectie is met de NMBS, MIVB of grensoverschrijdend vervoer. Dat lijkt me nochtans een evidentie. Zonder de andere openbaarvervoersaanbieders lijkt alles gewoon een nieuwe app van De Lijn.

Daarnaast willen we de Vlaming op de fiets krijgen, maar over de deelsystemen staat enkel 'beschikbaar'. Dat blijft heel vaag. Betekent dit dan dat er deelfietsen beschikbaar zijn? Of krijg je te zien hoeveel kilometer je nog moet afleggen of dergelijke info?

Daarom had ik graag de volgende zaken geweten, minister. Hoe loopt de verdere uitrol van de Hoppinpunten? Wanneer zult u de lancering van de app en andere communicatiemogelijkheden doen? Hoe zullen de deelsystemen en de andere openbaarvervoeraanbieders geïntegreerd worden in het systeem?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Aansluitend bij de vragen van de collega's, minister Peeters: u hebt op 10 september in 'De zevende dag' gezegd dat in het kader van basisbereikbaarheid slechts ongeveer 160 haltes in heel Vlaanderen zouden worden geschrapt. Twee dagen later heeft TV Limburg dan bericht dat alleen al in Limburg vanaf 2024 vijfhonderd tot zeshonderd haltes zouden worden geschrapt. Daar spreekt men dan van een kaalslag. Alleszins is de onduidelijkheid natuurlijk compleet wanneer u het de ene dag hebt over ongeveer 160 haltes in heel Vlaanderen en andere berichten twee dagen later zeggen dat het alleen al in Limburg om een veelvoud daarvan zou gaan.

Ik vraag mij dus of u kunt aangeven waar en wanneer de reiziger op een eenvoudige manier kan terugvinden welke haltes op welk moment zullen worden geschrapt. Hoe komt u tot het cijfer van 160 geschrapte haltes? Hoe staat dat volgens u in verhouding tot die andere informatie? Hoeveel haltes zijn er al geschrapt? Hoeveel zullen er nog worden geschrapt in de volgende fases? Garandeert u dat het vervoer op maat in staat zal zijn om het weggefallen aanbod te compenseren? U hebt daarstraks bij een eerdere vraag al gezegd dat dat echt noodzakelijk is om de verdere stappen inzake de invoering van basisbereikbaarheid te kunnen zetten.

Ik wil mij ook aansluiten bij de vraag van collega Fournier. Ik hoor ook dat het ernaar uitziet dat de Hoppinapp uiteindelijk heel weinig functies zal hebben die meer zijn dan een Belbus 2.0-app. Je zou er enkel de duurste single tickets van De Lijn in kunnen kopen, maar geen abonnementen of tienrittenkaarten. Dat zal pas het kwartaal daarop zijn. Voor treintickets word je inderdaad doorverwezen naar de NMBS-app. Deelsystemen of andere private diensten, daar zou geen sprake van zijn. Dat staat toch wel heel ver af van wat u altijd hebt gezegd,

namelijk dat dat een MaaS-applicatie (Mobility as a Service) zou worden waarin men op een heel eenvoudige manier door vertrekpunt en bestemming in te geven het beste alternatief qua transport zou kunnen krijgen. Ik wil u zeker aanmoedigen om eens te kijken naar de nieuw gelanceerde Brusselse app Floya, die al die systemen heel mooi integreert en echt een voorbeeld is van wat Vlaanderen ook zou moeten doen. Ik hoop dat u toch kunt bevestigen dat ook Vlaanderen het Brusselse ambitieniveau haalt, na alle investeringen die daar al zijn gebeurd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Ten eerste, wat fase 2 van de basisbereikbaarheid betreft, mevrouw Robeyns, we zullen tegen 6 januari inderdaad ongeveer 89 procent van het basisbereikbaarheidsplan kunnen uitrollen. In zes van de vervoerregio's betekent dit dat dan alles is uitgerold. In de overige zal in een volgende fase nog worden opgeschaald. De Lijn is op dit ogenblik nog volop bezig met de operationele voorbereiding voor deze tweede fase. Vanaf begin november zal er sowieso worden gecommuniceerd over de concrete maatregelen die in fase 2 zijn genomen. Vanaf half november kan de reiziger ook de reisweg al opzoeken die vanaf 6 januari geldt. Men kan dat via de routeplanner, via de website of via de app bekijken. In december zullen er dan de grotere informatiecampagnes, regionale informatiecampagnes zijn specifiek voor de concrete wijzigingen in de concrete regio's. Men zal dan dus in Limburg kunnen zien waar welke concrete wijzigingen op Limburgs niveau zullen gebeuren.

Wat de evaluatie van fase 1 betreft: fase 1 is sinds juli, dus een dikke twee, bijna drie maanden in werking. Dat is dus nog vrij kort, maar we hebben eigenlijk niet veel negatieve elementen of zo opgevangen. Natuurlijk wekt elke verandering wat wrevel. Mensen moeten zoeken wat er is veranderd. Ik heb ook positieve reacties gehoord, van mensen die blij zijn dat de frequentie verhoogt en dergelijke. Kortom, er zijn reacties binnen, zowel positieve als negatieve. Die evaluatie zal dus ook nog wel volgen. Alleszins is dat een dynamisch proces, dat continu moet worden gestuurd.

Dan, wat de app betreft: mijnheer Bex, ik heb een toelichting gekregen op het IMC over de app die Brussel hanteert. Daar heb ik dus kennis van. Alleszins is het de bedoeling dat vanaf 6 december in heel Vlaanderen het volledige aanbod van het flexvervoer via de Hoppinapp kan worden gereserveerd. Ze kunnen dat vanaf dat moment, en ze kunnen tegelijkertijd ook reisadvies vragen voor het volledige aanbod van De Lijn, NMBS, MIVB en de TEC. Vanaf 6 januari kunnen ze een enkel ritbiljet boeken, en De Lijn verzekert me dat de tienrittenkaart vanaf 30 januari kan worden geboekt via de app. In eerste instantie zal de appcentrale volledig functioneren als een roterend systeem waarmee de reiziger zijn rit kan plannen. Via de app krijgt hij ook het overzicht van wat er overall is: waar zijn de Hoppinpunten, waar zijn de gedeelde systemen, waar is het reguliere busaanbod, waar is VoM (vervoer op maat), waar is Flexplus en dergelijke meer? Het flexsysteem kan via de app worden gereserveerd, maar de grotere opschaling moet nog verder worden uitgerold. In die zin zal men telkens de Hoppincentrale opschalen naar meer functionaliteiten, zoals dat ook de bedoeling was, om finaal te komen tot die volwaardige MaaS-applicaties.

Hoe weten reizigers of een halte al dan niet geschrapt of verplaatst is? Dit zal op verschillende manieren zichtbaar zijn, uiteraard op het terrein zelf. Vanaf 1 november zal De Lijn infoaffiches ophangen op de haltepalen ten aanzien van de wijzigingen die er her en der zijn uitgevoerd. Wordt er een halte afgeschaft? Wordt er een halte verplaatst? Als er geen route meer is, dan zal die halte

sowieso worden afgeschaft. Vanaf 14 november zal dat ook in de routeplanner van De Lijn duidelijk zichtbaar zijn.

Wat betreft de deelmobiliteit, is het de autonomie van de vervoerregioraad om die deelmobiliteit te bepalen. Ik heb het daarstraks ook al gezegd, in juni 2023 zijn alle VoM-lijnen goedgekeurd en ook de budgetten. Daar zijn ook de vervoerregioraden mee aan bod gekomen. De subsidieovereenkomsten van de VoM-deelsystemen: daaromtrent worden diverse overeenkomsten binnenkort ondertekend en dan kunnen ook de subsidieovereenkomsten worden aangevraagd. Sommige zijn door mij te ondertekenen, sommige zijn te ondertekenen bij een intercommunale. Dat varieert een beetje van vervoerregio tot vervoerregio. Maar alleszins zijn al die overeenkomsten in de maak of ondertekeningsklaar.

Dan, of er voldoende voertuigen ter beschikking zijn. De Lijn verzekert mij dat er voldoende voertuigen ter beschikking zijn. Ik hoop dat ik daarop kan vertrouwen en dat het effectief het geval is.

Wat de Hoppinpunten betreft, zijn er door de vervoerregioraden 2100 Hoppinpunten geselecteerd. Ongeveer een derde daarvan zal door de Vlaamse overheid worden uitgerold, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Werkvennootschap en Lantis. Twee derde van de Hoppinpunten zullen lokale Hoppinpunten zijn, en die zullen dan ook door de lokale besturen worden uitgerold, al heb ik al begrepen in mijn eigen regio dat er soms wat ruis op zit. Als het op een kruispunt is van een gewestweg, is het dan lokaal, of is het dan voor de gewestweg? Ik denk dat we daar goed onderling moeten afstemmen zodat die Hoppinpunten snel kunnen worden uitgerold. Alleszins vraag ik continu aan mijn administratie om daar snel werk van te maken. Want, u weet ook, hoe meer het hele Hoppinverhaal in het straatbeeld zichtbaar wordt gemaakt, hoe meer mensen begrijpen dat die grote transitie volop aan de gang is. Ik blijf, wat dat betreft, alle administraties vragen om daar snel werk van te maken.

Wat betreft de geschrapte haltes en de zogezegd tegenstrijdige info van TV Limburg enerzijds en Het Belang van Limburg anderzijds, moet ik u zeggen dat ik op TV Limburg zelf geen interview gegeven heb, maar dat TV Limburg klaarblijkelijk inzage had gekregen in een werklijst die ooit eens ter beschikking gesteld is van een vakorganisatie. Die werklijst was zeker geen afgevinkte lijst. De juiste lijsten van de haltes – dat blijf ik toch benadrukken, want ik vind dat heel belangrijk – zijn de lijsten die goedgekeurd zijn op de vervoerregioraden. Het is niet aan mij of aan De Lijn of aan een vakorganisatie om andere haltelijsten naar buiten te brengen, want dan wordt het natuurlijk heel verwarrend. Datgene dat de vervoerregioraden goedgekeurd hebben, moet gehonoreerd zijn. Soms kan dat misschien een verplaatsing van 50 meter zijn omdat er iets gewijzigd is of dergelijke, maar het kan niet gebeuren op basis van oude lijsten, werklijsten of wat het ook was. Ik schrok er immers zelf van wat er allemaal geschrapt zou worden in Limburg. Men heeft mij onmiddellijk gerustgesteld dat dat een foutieve lijst was die in omloop was, en dat het dus niet klopte.

Het is wel zo dat in fase 1 16.000 haltes geïmpacteerd zijn. Met geïmpacteerd bedoel ik dat daar iets veranderd is, zeker niet dat die geschrapt zijn. Straks gaat misschien die verkeerde communicatie naar buiten komen. Het gaat over 16.000 haltes waar iets veranderd moest worden. Soms is dat gewoon het rittenblad dat veranderd werd omdat routes veranderen. Dus aan 16.000 haltes op de ruim dertigduizend heeft men iets gedaan. Ongeveer 180 haltes zijn in fase 1 verdwenen. Wat betekent 'verdwijnen'? Als daar geen bus meer voorbijkomt, heeft het ook geen zin dat die halte daar nog is. Ik kreeg foto's van sommige mensen die mij een beeld toonden van een bushokje waar enorm veel onkruid staat. Dat alleen al bewijst dat dat bushokje helemaal niet meer gebruikt werd. Maar we blijven dat alleszins goed opvolgen.

Voor fase 2 kan ik u nog niet de exacte cijfers geven. Daar moeten we immers, zeker voor heel Vlaanderen, kijken wat waar gebeurt. Die communicatie zal ook in november verder gefinetuned worden.

Ik kom dan bij de laatste vraag: zal VoM in staat zijn om het weggefallen aanbod te compenseren? Het principe blijft alleszins dat het kernnet en het aanvullend net de belangrijkste assen zijn, waar er bepaalde lijnen wegvallen en niet meer bediend worden. OPZC Rekem (Openbaar Psychiatrisch Zorgcentrum) – ik kijk naar de heer Keulen – is daar een mooi voorbeeld van, denk ik. Dat was niet meer opgenomen in het kernnet of het aanvullend net. Natuurlijk moet dat zorgcentrum nog bereikbaar zijn. In het kader van het vervoer op maat moet er dan ook een oplossing gezocht en gevonden worden. Dat is het werk dat de vervoerregioraden gedaan hebben. Die hebben dat gezamenlijk goedgekeurd. Ik ga er dan ook van uit dat er zodoende overal waar die noden zijn, ook voldoende aanbod is. Kortom, ik vertrouw erop dat iedereen zijn huiswerk goed gedaan heeft en dat we zeker geen blinde vlekken, zoals sommigen het noemen, gaan hebben. Alleszins behoed ik daarvoor. We willen dat iedereen zich natuurlijk nog te allen tijde kan verplaatsen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik heb nog een bijkomende vraag. Mevrouw Brouwers heeft er net al naar verwezen, maar ik wil het u zelf graag nog eens vragen. Zijn alle bestekken van vervoer op maat gegund kunnen worden?

Ik heb een zekere bezorgdheid vernomen. Er is vervoer op maat met de vaste lijnen, er is de flex, en er is nog een deel op afroep waarbij de taxisector in beeld komt. Zij zouden piekmomenten moeten opvangen. Ik heb vernomen – ik weet niet of het klopt, u kunt me tegenspreken – dat dat gedeelte niet gegund zou worden, wat natuurlijk problematisch zou zijn. Ik zou mijn twijfels hebben, en kan niet met 100 procent zekerheid zeggen dat er op 1 januari geen blinde vlekken zullen zijn. U kunt dat bevestigen of ontkrachten.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Mijn vraag ging specifiek over die app. Ik meen te horen dat die op 6 december operationeel zal zijn over heel Vlaanderen. U hebt gemeld dat dit grensoverschrijdend zal zijn. De NMBS en de MIVB zullen worden meegenomen. We kijken hoopvol uit naar de app en houden in het oog of die eind dit jaar zal functioneren. Ik heb geen verdere vragen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Inzake de geschrapte haltes begrijp ik dat het er in fase 1 180 waren in plaats van 160; maar bon, dat is qua grootteorde gelijkaardig. Voor de volgende fase zult u pas in november kunnen zeggen hoeveel haltes er zullen wegvallen. In die optiek, in Limburg zouden de vijfhonderd tot zeshonderd geschrapte haltes minstens voorbarig zijn, en wellicht een lager cijfer zijn. Het blijft uitkijken naar de impact in de realiteit.

Sta me toe om iets minder blij te worden van uw antwoord over de app dan mevrouw Fournier. Eigenlijk zegt u dat de grote opschaling richting een echte MaaS-app (Mobility as a Service) nog zal worden uitgevoerd, maar zonder dat u concreet maakt wanneer dat effectief zal gebeuren. Ik maak me daar wat zorgen over. Kunt u vandaag ten minste verduidelijken wanneer die grote opschaling effectief zal worden uitgevoerd? Of en hoe zal dat dan zijn? Zal dat effectief in de vorm van een MaaS-app zijn? Zullen alle vervoersmodi effectief aan bod komen?

Zal men effectief een NMBS- of MIVB-ticket kunnen kopen via de app? Dat heb ik niet gehoord. Kunt u dat nog verduidelijken? Ik heb het alleszins niet zo opgevangen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de bijkomende vragen. Mevrouw Robeyns, het flexvervoer – of het flex tout court – is voor 100 procent gegund, dat is volledig in orde. Ik kreeg wel de mededeling dat de 'flex op afroep' nog niet volledig gegund werd om twee redenen. Zowel voor de '8 plus 1'-voertuigen als de '3 plus 1'-voertuigen had men niet helemaal het gewenste resultaat. Er waren te weinig kandidaten om dat uit te rollen en soms ook veel te hoge prijzen. Voor een aantal voertuigen was ook een taxivergunning nodig, en we moeten afwachten of die op tijd in orde zullen zijn. Alleszins is dit, volgens de informatie van de raad van bestuur van 12 juli, opnieuw in de markt gezet. Dit speelt vooral in Limburg, Antwerpen en beperkt in Gent. We hopen dat er ook daar zo snel mogelijk duidelijkheid is, en dat we daar dan verder mee kunnen.

De Hoppincentrale is na een moeilijke doorlooptijd en na twee procedures voor de Raad van State door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken in de markt geplaatst en gegund. We kregen nadien de kritiek: wat met de deelmobiliteitsaanbieders? Als je naar een modern systeem wilt gaan, moet dat een open verhaal zijn, moeten de deelaanbieders mee op de MaaS-appplatformen aanwezig kunnen zijn. De Lijn heeft het hele dossier overgenomen en is dat aan het opschalen. Dat is eigenlijk mijn boodschap: opschalen. We willen dat dat een goede, ordentelijk werkende app is.

U verwees naar de app in Brussel. Die kent de opportuniteiten of mogelijkheden nog niet die men op termijn zou willen hebben. Er is telkens een groeipakket. We zullen erover blijven waken dat we hier alle dienstverlening hebben, dat er een volwaardige MaaS-app komt. Vraag me niet of die deelaanbieders nog bepaalde dingen zullen moeten doen. Zal dat gewoon een link zijn of zal men effectief kunnen boeken bij de deelmobiliteitsaanbieder? Die technische details ken ik ook niet. We zullen daar verder op ingaan tijdens de gedachtewisseling.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Het stukje 'vervoer op afroep' is nog altijd niet in de markt gezet. Dat is toch wel belangrijk, maar het moet nog gegund worden, als ik u goed begrijp. De vraag is dus of het tegen 6 januari operationeel zal kunnen zijn. Dat is toch een onderdeel van de vervoersplannen zoals ze zijn goedgekeurd, dus dat is dan toch iets dat misschien nog niet direct operationeel zal zijn.

De VoM-gebieden zijn groter dan de belbusgebieden. Dat is meestal een samenvoeging van verschillende belbusgebieden. Die afstand wordt groter, dus ik denk wel dat het nodig is om bij pieken over flexvervoer op afroep te kunnen beschikken.

De Hoppincentrale zullen we dan verder opvolgen als ze overal operationeel is, maar de verhalen uit de proefgebieden zijn natuurlijk niet overal even positief, vooral niet wat de geografische kennis en de talenkennis betreft. Ook daar zullen we dus het best zeer waakzaam voor zijn.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.