



Vlaams
Parlement

vergadering **C109**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 21 februari 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de theoretische rijexamens in vertraagde zitting – 655 (2018-2019)	3
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over zwarte verkeerspunten in Vlaanderen – 719 (2018-2019)	5
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fuifbussen – 728 (2018-2019)	9
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een vrachtwagenverbod in de grensstreek – 761 (2018-2019)	12
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het voorstel van Vias institute om de fietshelm te verplichten tot 14 jaar – 733 (2018-2019)	13
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de opvolging van Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht – 779 (2018-2019)	17

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de theoretische rijexamens in vertraagde zitting – 655 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, het is fijn dat ik ook eens in deze commissie mag komen. Mijn excuses voor het uitstel vorige week. Minister, ik heb al enkele schriftelijke vragen ingediend met betrekking tot de theoretische rijexamens in vertraagde zitting, het aantal mensen dat daar een beroep op doet en de kosten die dat met zich meebrengt.

Overeenkomstig artikel 32 van het KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs kunnen kandidaten van wie het mentale en/of intellectuele vermogen en/of de graad van alfabetisme ontoereikend is, op hun verzoek het theoretisch rijexamen afleggen in een speciale zitting.

Hoe gaat dat in zijn werk? De persoon in kwestie moet het bewijs leveren dat hij zich in een van die gevallen bevindt door middel van een getuigschrift of attest van een centrum voor leerlingenbegeleiding, een OCMW, een instituut voor buitengewoon onderwijs, een centrum voor observatie of begeleiding of een centrum voor beroepsoriëntering. In deze speciale zittingen geeft de examinator toelichting bij de vragen, voor de antwoordtijd ingaat.

Minister, in antwoord op mijn schriftelijke vraag van 25 oktober laatstleden geeft u meer toelichting bij de extra kosten die aangerekend worden voor het afleggen van zo'n theoretisch rijexamen. Zo wordt voor een theorie-examen in een vertraagde zitting geen aanvullende retributie aangerekend als het gaat om een examen voor een rijbewijs dat behoort tot groep 1.

Voor een theorie-examen met tolk wordt een aanvullende retributie aangerekend van 51 euro en worden de vergoeding en de verplaatsingskosten voor de tolk betaald door het examencentrum.

Voor rijbewijzen binnen groep 2, dat zijn categorieën C en D, wordt voor een theoretisch examen in vertraagde zitting een retributie aangerekend van 89 euro. De vergoeding voor de tolk komt in deze gevallen wel ten laste van de kandidaat.

Uit de cijfers die u hebt gegeven, minister, in antwoord op een aanvullende schriftelijke vraag van mij van 21 november 2018, blijkt dat in groep 1 in het jaar 2017, verspreid over alle examencentra, 8183 theoretische examens in vertraagde zitting werden georganiseerd. Slechts 17 keer vond een theorie-examen plaats met een doventolk. In groep 2 vond in datzelfde jaar slechts 1 theorie-examen plaats in vertraagde zitting. In 2016 ging het over 3 sessies en in 2015 over amper 5. Tegenover het aantal theoretische rijexamens voor groep 1 in vertraagde zitting – waarvoor geen extra kosten moeten worden betaald door de betrokkene – is dit slechts een kleine fractie.

Het afschaffen van de bijkomende kosten zou dus een beperkte financiële impact hebben, maar een groot verschil kunnen betekenen voor de kandidaten in kwestie. Het gaat immers om kwetsbare mensen van wie de middelen doorgaans eerder beperkt zijn en voor wie de extra kosten een grote drempel kunnen betekenen om een rijbewijs te halen. Dat terwijl net deze doelgroep erg gebaat zou kunnen zijn bij het behalen van een rijbewijs, omdat zij zo meer kans maken op tewerkstelling en beter geïntegreerd geraken in onze maatschappij.

Dat is dan ook net mijn drijfveer om deze vraag hier te stellen, minister. Enkele mensen hebben deze problematiek aangekaart bij mij. Zoals u misschien weet, ben ik voornamelijk actief in de commissie Welzijn, waar we werken aan inclusie van iedereen die een zorgnood heeft, ook mensen met een beperking.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag van 25 oktober laatsleden verwees u naar de mogelijkheden die onderzocht worden om die vertraagde examens en de examens met tolk in de toekomst zo efficiënt mogelijk af te nemen.

Ik heb daarover de volgende vragen, minister.

Hoe staat u tegenover het voorstel om de retributies voor vertraagde zittingen voor theorie-examens voor een rijbewijs in groep 2 af te schaffen in het kader van een gelijkekansenbeleid en een inclusiebeleid?

Op welke manier zouden de examens in vertraagde zitting en de examens met tolk op een zo efficiënt mogelijke manier kunnen worden afgenomen? Welke mogelijkheden bieden technologische evoluties op dit vlak? Op welke termijn zouden meer efficiënte manieren voor het afnemen en afleggen van de examens mogelijk moeten kunnen worden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Schryvers, aangenaam, mijn naam is Ben Weyts. Voorzitter, het zou zinvol zijn om naambordjes te plaatsen. *(Gelach)*

Mevrouw Schryvers, de aanvullende retributie voor de vertraagde zitting groep 2 is er omdat de examens voor categorie C en D niet in groep kunnen worden afgenomen. Ze worden individueel afgenomen, waardoor een examiner gedurende de hele duurtijd van het examen aanwezig moet zijn bij deze ene kandidaat.

Het theorie-examen voor de categorieën C en D verloopt niet op dezelfde manier als de examens voor groep 1. De antwoordtijd is langer en kandidaten kunnen zelf kiezen in welke volgorde ze de vragen beantwoorden. Ze kunnen bovendien terugkeren naar een eerder beantwoorde vraag. Dit systeem zorgt ervoor dat er niet veel gebruik wordt gemaakt van de vertraagde zittingen. U hebt zelf de cijfers genoemd.

Ik heb ook contact opgenomen met de examencentra. Ze zeggen dat er weinig vraag is naar een gemakkelijkere toegang tot het vertraagd examen voor categorie C of D.

U had ook een vraag over technologische innovatie. We hebben dat opgenomen met de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA). We hebben de mogelijkheid bekeken van het gebruik van audiotolken. GOCA is daartoe bereid, waardoor de kandidaat de vragen dan zou krijgen via de koptelefoon in een andere taal dan het Nederlands. Technisch gezien is dit mogelijk. Er wordt nagegaan of dit kan worden uitgerold. Een timing kan ik er niet op plakken. GOCA moet dat uitvoeren, maar er is bereidheid om die stap te zetten.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Minister, mijn excuses, ik heb u al eerder gezien in de plenaire vergadering en zelfs op andere fora en in kranten, vooral als ik op zondag naar de bakker ga. Uw naam was mij dus wel degelijk bekend als minister van Mobiliteit. *(Gelach)*

Ik dank u voor uw antwoorden. Ik begrijp dat er met betrekking tot de theorie-examens voor categorie C en D heel weinig vraag is. U hebt dat geantwoord, maar dat was natuurlijk niet mijn vraag. Ik had in mijn vraag al opgenomen dat er inderdaad maar weinig mensen zijn die daaraan deelnemen, maar dat zij wel

een extra kost moeten betalen, terwijl ze eigenlijk de nood aan dat soort van examen hebben als gevolg van een ongeschiktheid om het op een andere manier te doen. Daarom vraag ik of het wel nodig is dat de kosten die eraan verbonden zijn, helemaal worden doorgerekend. Dat blijft mijn bekommernis.

Ik ben wel heel tevreden met uw antwoord op mijn tweede vraag dat er verdere stappen zullen worden gezet. Er zijn heel veel evoluties op technologisch vlak, zeker ook met betrekking tot audiotolken. Ik vraag u om daar verder op in te zetten, zodat die mogelijkheid gecreëerd wordt en het op een andere manier georganiseerd wordt dan momenteel het geval is. Ik begrijp dat u geen termijn kunt geven. Dat hangt wellicht af van heel wat factoren, maar ik blijf het alleszins opvolgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over zwarte verkeerspunten in Vlaanderen – 719 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, eind 2018 heb ik u een schriftelijke vraag gesteld over de zwarte verkeerspunten in Vlaanderen. Op een van die vragen hebt u letterlijk geantwoord: "In 2018 werden 32 punten aangepakt op het terrein. Een overzicht is terug te vinden in bijlage." Bij het antwoord op die vraag zat er inderdaad een bijlage, met verschillende punten met gedetailleerde informatie. Het ging inderdaad om 32 zwarte punten, die in dat jaar werden aangepakt. De informatie over de datum van de uitvoering van de werken was daar ook in opgenomen.

Het gaat over 32 punten op een totale lijst van 213 zwarte punten, dat is 15 procent. Mijn verbazing was dan ook groot toen u die cijfers in de media nuanceerde of zelfs in twijfel trok. Het ging tenslotte over cijfers die ik van u kreeg in antwoord op een schriftelijke vraag. Ik kreeg van journalisten het bericht dat uw kabinet communiceerde dat er in 2018 65 punten werden aangepakt. Anderen spraken over 44 punten, mogelijke quick wins. En u sprak dan weer over een totaal van 138 punten.

Het is mij dus niet meer duidelijk hoe deze lijst met zwarte punten wordt gehanteerd. Ik vermoed dat u met de nuancering bedoelt dat er reeds 138 punten werden aangepakt sinds de start van de oplijsting, in 2002.

Mijn vraag blijft in ieder geval wel gelden. Indien er op een jaar tijd 32 punten werden aangepakt, waarbij het in 22 gevallen ging om kleine infrastructurele maatregelen, kunnen we dan de ambitie inzake verkeersveiligheid verder opschroeven? Ik lees in het artikel dat in de media verscheen, over de zwarte punten, dat er 44 quick wins werden bepaald en 32 werden uitgevoerd in het voorbije half jaar. Ik leid daar dan uit af dat die 32 punten allemaal quick wins waren. Maar we kunnen toch geen genoeg nemen met 32 quick wins in heel Vlaanderen op een half jaar tijd? Doen we dan wel voldoende? In Antwerpen alleen al staan er 40 zwarte punten op de lijst, waarvan er op 10 punten onderzoek is gedaan, maar geen oplossing werd gevonden.

Minister, wat is uw mening hierover? Kunt u meer toelichting geven en zeggen wat die cijfers precies betekenen? Er is hierover namelijk wel wat onduidelijkheid ontstaan.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het gaat over een geactualiseerde en dynamische lijst van het voorjaar 2018. Dat is al meteen een antwoord op uw vraag. Je mag het niet verwarren met de statische lijst van weleer.

De dynamische lijst van het voorjaar 2018 is opgemaakt op basis van de ongevalgegevens van de periode 2014-2016. Dat zijn de meest recente cijfers waarover we statistisch kunnen beschikken. Het is voor ons de snelst mogelijke manier, gelet op de beschikbaarheid van de gegevens.

Met die dynamische lijst willen we zo snel mogelijk ingrijpen met kleine maatregelen, omdat structurele maatregelen natuurlijk een lange doorlooptijd hebben. Na zeventien jaar zijn we nog altijd bezig met het afwerken van de vaste lijst uit 2002, terwijl we van de dynamische lijst van vorig jaar reeds 65 punten hebben aangepakt. 12 punten zullen dit voorjaar nog worden aangepakt en voor 61 punten wordt de structurele ingreep nu reeds voorbereid. Ik denk dat dat qua systematiek veel meer hands-on is dan in het verleden.

Ik ga even in detail in op die cijfers. Het betreft 213 punten op die dynamische lijst die we in het voorjaar van 2018 hebben opgesteld. 33 van die punten zijn al sinds 2014 structureel aangepakt of daar zijn de structurele aanpassingen nog bezig. Dat heeft natuurlijk te maken met de telmethodiek, omdat er in de periode 2014-2016 nog ongevallen geweest zijn. Daardoor komen die nog op die lijst te staan. We hebben in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid wel nog de afspraak gemaakt dat, aangezien de structurele aanpassingen intussen uitgevoerd zijn of nog in uitvoering zijn, we eerst het effect daarvan afwachten alvorens al onmiddellijk andere te plannen. Dat zijn dus al 33 punten.

Voor 61 punten op de lijst is de structurele oplossing gekend en wordt die verder uitgewerkt. Die punten zult u de komende jaren terugvinden op het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP).

In de verdere voorbereiding voor die projecten bekijken we ook of er quick wins mogelijk zijn. Maar men zit daar dikwijls al op de limiet van wat men met quick wins zou kunnen realiseren. Vaak zijn die in het verleden trouwens al opgenomen.

We hebben voor 44 punten een quick win bepaald, en daarvan waren er 32 uitgevoerd tegen eind 2018. Het gaat om een lijst die in het voorjaar van 2018 werd samengesteld, en 32 van die quick wins werden nog in hetzelfde jaar uitgevoerd. Er is altijd een doorlooptijd, wat de ingreep ook is, en dat maakt dat 32 op zich geen slecht cijfer is.

12 quick wins worden dit voorjaar uitgevoerd. Dat gaat soms om kleine aanpassingen, maar ook dat vergt enige voorbereiding en uitvoeringstijd. En ook daar tracht men altijd om eerst in dialoog te treden met de lokale besturen, om te zien of zij zich in de voorstellen kunnen vinden.

Voor 75 punten bleek het na een eerste analyse niet mogelijk om een quick win te bepalen, en moesten we dus naar structurele oplossingen zoeken. Dat moet diepgaander worden bekeken, enerzijds om de omstandigheden van de ongevallen in kaart te brengen, en anderzijds om mogelijke oplossingen op te lijsten, op basis van de bestaande toestand. Dat gaat dan eerder richting structurele ingrepen.

We hebben dus al 65 punten aangepakt sinds 2014: 33 punten werden sinds 2014 structureel aangepakt, en bij 32 punten ging het om quick wins. Bij 12 punten zijn de quick wins reeds gekend; die worden dit voorjaar uitgevoerd. Voor 61 punten kennen we een structurele oplossing die nu verder wordt uitgewerkt.

Bij 138 van de 213 punten – 64,7 procent – hebben we al ingrepen uitgevoerd, of staat er een aanpassing op de planning. Dan zijn er nog 75 punten die al werden geanalyseerd, maar waarvoor er na een eerste studie nog geen ingreep mogelijk is.

Wat uw concrete vraag rond Antwerpen betreft: het is inderdaad zo dat er 10 punten zijn waarvoor onze experts niet onmiddellijk een oplossing hebben gevonden. We kunnen wel stellen dat de prioriteitscore voor die 10 punten betrekkelijk laag ligt: 9 van die punten hebben een score van minder dan 20, en voor 1 punt bedraagt de score 21.

Maar voor die punten met een laag aantal ongevallen is het inderdaad moeilijk om een oorzakelijke factor vast te stellen – net door dat lage aantal. Bijgevolg is het ook moeilijk om de gepaste infrastructurele maatregelen aan te duiden. 6 van die 10 punten liggen trouwens op de Antwerpse ring, wat de complexiteit van het probleem vergroot. Men moet er rekening houden met de densiteit van het verkeer en de vele bewegingen die moeten worden gemaakt. Dat maakt ook dat quick wins hier niet voor de hand liggen.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Bedankt voor uw uitgebreid antwoord, met heel veel details en cijfers. Dat maakt het moeilijk om echt een eenduidig antwoord te krijgen. Ik wil het dus nog eens duidelijk vragen: het klopt dat de 32 punten die in 2018 werden aangepakt, allemaal quick wins waren? Van de andere projecten die stonden gepland, om de zwarte punten met grondige ingrepen aan te pakken, kon er het voorbije jaar dus geen enkele worden gerealiseerd?

U verwijst naar de lijst met zwarte punten die reeds bestond. Maar ik wil u toch op iets wijzen. Op het einde van de vorige legislatuur, toen Hilde Crevits afscheidnemend minister van Mobiliteit en Openbare Werken was, was 98 procent van de lijst met zwarte punten al uitgevoerd of in uitvoering, of was het ontwerp reeds goedgekeurd.

Dat zijn de cijfers waarover we beschikken. We hebben natuurlijk al veel met cijfers over en weer gegooid. We zullen daar via een schriftelijke vraag nog wel verder op ingaan.

Als alles zo goed gaat, denk ik dat het toch belangrijk is verder in te zetten op de aanpak van de zwarte punten. Vorig jaar is 'moordstrookje' uitgeroepen tot Woord van het Jaar. Er zijn nog altijd een aantal situaties waar de veiligheid schrijnend is.

Ik heb twee concrete voorbeelden. De steenweg in Haacht is al lang een probleem. Daar hebben meerdere dodelijke ongevallen plaatsgevonden, en dat geraakt maar niet aangepakt. Het zwartste punt met het hoogste prioriteitencijfer ligt in Aartselaar, en dat is ook nog steeds niet behandeld. Ik denk dat de aandacht prioritair naar de zwartste punten op de lijst moet gaan.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, het systeem met de dynamische lijst met zwarte punten heeft ook in onze hoofden enige aanpassing. Hoewel ik het, globaal genomen, door heb, lijkt het allemaal redelijk complex. Een zeer positief element dat we hieruit kunnen halen, is dat u door de jaarlijkse update snel detecteert waar er problemen zijn. Indien die problemen met een quick win effectief kunnen worden verholpen, zorgt dat nieuw systeem met een dynamische lijst ervoor dat er effectief stappen vooruit worden gezet op heel wat plaatsen die met een statische lijst onder de radar zouden zijn gebleven.

Ik blijf me zorgen maken en ik wil me aansluiten bij wat is vastgesteld met betrekking tot de punten die naar aanleiding van een aantal ongevallen naar boven komen en die als prioritair worden beschouwd, maar waarvoor de structurele oplossing een zekere aanlooptijd heeft. Indien u de lijst dan op basis van nieuwe ongevallencijfers updatet, kan het gebeuren dat een punt dat vanwege hoge ongevallencijfers prioritair was en waarvoor een structurele oplossing nodig was, er

ten gevolge van de schommelende cijfers opnieuw uit valt. Wat gebeurt er dan? Worden die structurele oplossingen dan alsnog uitgevoerd, want ze zaten toch al in de pipeline, of beslist de backoffice van de administratie dan het geen prioriteit meer is en dat dit op de lange baan kan worden geschoven?

In mijn eigen stad, Gent, staan zeventien punten op de zwarte lijst. Daarvan hebt u er in het antwoord op een schriftelijke vraag twaalf aangevinkt als punten waarvoor de structurele oplossing is gekend en verder wordt uitgewerkt. Als binnenkort acht of negen van die twaalf punten weer uit de lijst vallen, zal dan al dan niet verder werk worden gemaakt van die structurele oplossingen?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Mijnheer Vandenbroucke, ik sluit me graag aan bij uw punt over de huidige manier van tellen. Ik denk dat het grootste deel van het werk in verband met de punten die tussen 2002 en 2017 in de lijst voorkwamen, ondertussen is afgewerkt. Ik denk dan ook dat de dynamiek in de lijst en het voortdurend bekijken van de veranderende verkeerssituaties belangrijk is bij het opstellen van een lijst.

Mijnheer Van de Wauwer, wat de opmerking over de moordstroken betreft, kan ik enkel vaststellen dat de heer Rzoska zich al in de pers heeft geëxcuseerd voor die uitspraken, maar blijkbaar zijn er nog Vlaamse volksvertegenwoordigers die dat woord graag in verband brengen met deze minister. Voor mij gaat dat een brug te ver, maar indien u vindt dat u dat nog eens naar voren moet brengen, laat ik dat graag aan u over.

Minister, met betrekking tot de methode die we gebruiken om punten te categoriseren of om strafpunten toe te kennen, want positieve punten kunnen we dat niet noemen, zou ik willen voorstellen ons misschien een goede update te geven over hoe dat precies gebeurt.

Mijnheer Vandenbroucke, op dat vlak deel ik uw bezorgdheid. In mijn eigen stad, Turnhout, zitten we nog steeds met een aantal zeer gevaarlijke punten en we vragen ons voortdurend af waar we nu staan. Er wordt aan gewerkt. Ook wij zijn bij die quick wins betrokken, zeker met betrekking tot het zwartste punt dat we hebben. Daarvoor zeker alle lof, maar uiteindelijk zal er een grote structurele oplossing moeten komen.

Minister, het lijkt me belangrijk dat u de telmethode aan de hand waarvan u telkens nieuwe cijfers opneemt, nog eens goed uitlegt. Ik denk dat dit nog voor een beetje verwarring zorgt. Misschien kan dat in de toekomst, want ik weet niet of u daar deze legislatuur nog tijd voor zult hebben.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het voordeel van een dynamische lijst is de andere methodologie, waardoor we werken met een permanente actualisering en niet met een statische lijst uit het verleden, waarvan sommige punten niet meer relevant zijn en in sommige gevallen niet meer gevaarlijk zijn en waarvan sommige punten net gevaarlijker zijn geworden, maar op de oude lijst toch een lage prioriteit krijgen.

Om dat probleem op te lossen, werken we met een dynamische lijst, die we elk jaar actualiseren. We zijn nu bezig met de afwerking van die dynamische lijst voor 2019.

Ik zeg ook niet dat mijn voorganger geen goed werk gedaan heeft, daar gaat het helemaal niet over. Het is gewoon een verfijning van de methodiek, en het is inderdaad op basis van een morbide rekenkunde, die gelijk gebleven is: 5 punten voor een dodelijk slachtoffer, en dan 3 en 1, denk ik. Het is dus gewoon een rekenkunde, 'that's it'. Want nu ben ik aan het bekijken hoe we de bijna-ongevallen – we hebben

het daar ook al een paar keer over gehad –, of laat ik ze 'grijze punten' noemen, kunnen detecteren: de punten waar heel wat bijna-ongevallen hebben plaatsgevonden. Hoe zouden we dus die risicovolle punten kunnen meenemen in de dynamische lijst, waarbij we trachten te werken met mobiele data, Floating Car Data, en onder andere informatie van de zwarte dozen? Bij die zwarte dozen kun je bijvoorbeeld ook bruuske remmaneuvers van wagens detecteren. Op zich is dat geen alleenzaligmakend criterium, denk ik, maar we bekijken nog of we zouden kunnen komen tot een finetuning om een zekere telmethodiek ter zake te kunnen ontwikkelen om grijze punten aan te duiden.

– *Lies Jans treedt als voorzitter op.*

Maar de vraag is relevant: wat doe je als enkele jaren later blijkt dat dat niet meer op die dynamische lijst staat? Dat is in concreto afhankelijk van de stand van de planning en van de werken. Dan moeten we een afweging maken. Dat zal inderdaad casus per casus gebeuren. De vraag zal zijn: zijn er bijvoorbeeld aanwijsbare redenen waarom het niet meer op de dynamische lijst staat, of hebben er wegenwerken plaatsgevonden, waardoor er verkeersstromen worden afgeleid? In dat geval gaat men de werkzaamheden stoppen. Heeft men anderzijds de indruk dat het maar een tijdelijk gegeven zou zijn, dan wordt het nog meegenomen. Dat zal echt op basis van een casus-per-casusbehandeling plaatsvinden.

Het is inderdaad een lijst van het voorjaar van 2018. Tot mijn spijt kun je op zo'n korte termijn niets anders dan enkel quick wins gaan uitvoeren. En sommige quick wins vergen dan ook nog wel procedures allerhande, ook overleg met lokaal bestuur. In velerlei gevallen moet je een signalisatievergunning aanvragen. Het maakt toch dat er tussen droom en daad soms wel praktische zaken in de weg staan.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, dank u voor de toelichting. Uiteraard is de eigenschap van een dynamische lijst dat het dynamisch gebeurt.

Ook bedankt voor uw toelichting over de bijna-ongevallen en de grijze punten, en de manier om na te denken over hoe we die ook mee kunnen detecteren en om ook daar werk van te maken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fuifbussen
– 728 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): De provincie Antwerpen heeft de fuifbussen afgeschaft. Die bussen hebben eigenlijk gedurende negen jaar de jongeren gratis en veilig naar huis gebracht na een fuif. De reden voor die afschaffing is dat de provincies niet langer bevoegd zijn voor Jeugd. Zij verwijzen nu naar de lokale besturen om die taak over te nemen. Tot de afschaffing worden de fuifbussen deels gefinancierd door de provincies en deels door de gemeenten.

Begin februari maakte u samen met uw collega-minister Sven Gatz bekend dat goedkope bivakbussen voor jeugdbewegingen in het vaste aanbod van De Lijn komen. Zo krijgt het proefproject na twee jaar ook definitief vorm. De prijs voor die bivakbussen werd in het kader van het proefproject verlaagd naar 1,30 euro

per reiziger. Dat is met succes, want meer dan tweehonderd jeugdbewegingen maakten hiervan gebruik tijdens de zomers van 2017 en 2018. Hiermee werden 15.000 jongeren vervoerd tijdens vierhonderd ritten.

De totale investering voor dit project bedraagt 70.000 euro, verdeeld over uw bevoegdheid en die van minister Gatz.

Ik vond dat van u beide een knap en inspirerend project, minister. Het heeft me aan het denken gezet. Waarom organiseren we geen gelijkaardig project voor die fuifbussen? U en uw collega, minister Gatz, zouden de handen in elkaar kunnen slaan om de jongeren niet alleen veilig en milieuvriendelijk naar hun kampplaats te brengen, maar ook van een fuif naar huis. Nu de provincie Antwerpen de steun voor de fuifbussen terugtrekt, zou het zeer jammer zijn indien dit project stopt. Men kan hiervoor ook een link leggen naar het Verkeersveiligheidsfonds en dit in het kader van de weekendongevallen.

Hoe staat u tegenover die stopzetting van provinciale steun aan de fuifbussen in de provincie Antwerpen?

Ligt hier een taak voor Vlaanderen, voor u en minister Gatz, weggelegd om jongeren veilig en milieuvriendelijk van een fuif naar huis te brengen?

Hoe ziet u dit ten slotte in het kader van het Verkeersveiligheidsfonds?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is een spijtige vaststelling dat Antwerpen zich tekortgedaan voelt. Ik kan u geruststellen dat daar geen reden voor is, want dat aanbod werd nooit verzorgd door De Lijn, laat staan dat het tot het reguliere aanbod van De Lijn behoorde. Dit waren rechtstreekse initiatieven van de provincie en/of de lokale besturen met externe partners, dus met autocarbedrijven.

Wat mijn appreciatie voor die fuifbussen betreft, vond ik ze vanzelfsprekend een goed initiatief in functie van de verkeersveiligheid. Je collectief verplaatsen is ook altijd een goede zaak.

De Lijn doet dat ook, bijvoorbeeld op oudejaarsavond. Ook dat aanbod wordt door de lokale besturen betaald via een derdebetalersregeling. Het gaat dan over versterkingsritten bovenop de reguliere dienstverlening.

Aan de andere kant is het echter niet zo dat het stopzetten van de provinciale steun voor fuifbussen in de provincie Antwerpen moet betekenen dat de fuifbussen uit het straatbeeld zouden verdwijnen. Lokale besturen kunnen ook daar de keuze maken om, net zoals tijdens de eindejaarperiode, als derde betaler op te treden en in de plaats van de provincie te treden.

Op vele plaatsen wordt het fuiftransport nu al verzorgd door de stad of gemeente zelf. We zien trouwens ook dat de organisatoren van fuiven zelf het transport organiseren en dat al dan niet volledig financieren. Dat is een goede zaak.

Bivakvervoer valt binnen het reguliere vervoer. Dat gaat over vervoer op trajecten en uren waarop al voertuigen van De Lijn rijden. Eventueel, en wanneer aan de voorwaarden voldaan is, worden die aangevuld met versterkingsritten. Deze rit mag maximum 50 km lang zijn, en moet altijd tussen twee bushaltes op Vlaams grondgebied gebeuren. De kosten van het bivakvervoer worden betaald door de ontvangsten uit de verkoop van groepsbiljetten. Waar dat niet volstaat, krijgt De Lijn extra middelen via Mobiliteit en Jeugd.

Fuifbussen daarentegen vallen niet binnen het reguliere vervoer, omdat ze buiten de normale dienstregelingen en vaak ook buiten de normale verbindingen van De

Lijn vallen. De fuifbussen, zoals in Antwerpen, hebben dan ook voornamelijk een privé karakter.

De middelen van het Verkeersveiligheidsfonds wil ik toch in eerste instantie inzetten op efficiënt en effectief verkeersveiligheidsbeleid, gericht op de uitvoering van de maatregelen die in het verkeersveiligheidsplan werden geformuleerd. Dat is een rechtstreekse relatie. Dat gaat dan over het aanpakken van zwarte punten, het creëren van veilige schoolomgevingen en specifieke sensibiliseringsacties. Het bieden van financiële steun voor fuifbussen past volgens mij niet in dat kader. Dat is ook absoluut niet voorzien in het fonds. Het is ook niet de bedoeling om het fonds te gaan gebruiken als financiële steun voor allerlei mobiliteitsinitiatieven, die ook vanuit andere actoren kunnen of al worden georganiseerd.

Ik wil daar toch bij de corebusiness blijven op het vlak van verkeersveiligheid. Uit eerdere debatten is gebleken dat de noden daar toch nog altijd groot blijven.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik had natuurlijk liever een ander antwoord gezien. Ik ben ervan overtuigd dat het in het kader van de verkeersveiligheid wenselijk is dat we mogelijkheden van gemeenschappelijk vervoer zouden kunnen aanbieden aan jongeren die 's avonds fuiven. Ik zag een gelijkaardig initiatief in verband met de bivak. Daarom vroeg ik me af waarom we daar vanuit Vlaanderen niet op zouden kunnen inspelen. U maakt een onderscheid tussen het gewone geregelde vervoer en het bijzondere geregelde vervoer. Vroeger zegden we dat we de rol van de provincies gingen inperken. Vroeger konden de provincies die rol vervullen. Nu merk ik dat we er vanuit Vlaanderen blijkbaar op dat vlak minder creatief mee omspringen. Ik ben ervan overtuigd dat we, waar we vandaag misschien de juiste oplossing niet hebben, die misschien morgen wel zullen hebben. Misschien kunt u in uw bespreking met de taxisector op een andere manier een antwoord geven zodat u dat probleem kunt oplossen. Misschien bestaat de mogelijkheid om samen met die sector een oplossing uit te werken.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is niet zo dat de middelen van de provincies zijn overgedragen naar het mobiliteitsbudget.

De grootste opportuniteit ligt in wat we van plan zijn met het Taxidecreet: het democratiseren van de taxi. Ik hoop dat mijn kinderen – de oudste is nu elf – binnenkort, of niet binnenkort, wanneer ze naar een fuif gaan, met de taxi naar huis zullen komen. Dat moet de doelstelling zijn. Ik woon op het platteland. Bij ons is een taxi een rariteit. Ik heb het al gezegd: als er bij ons een taxi wordt gezien, is het ofwel omdat iemand te veel geld heeft of omdat hij op een BOB-campagne gestoten is, zodat hij met dat voertuig naar huis moet komen. Dat moet gedemocratiseerd worden. Dat kan door de plafonds te schrappen, door de vaste prijzen te schrappen, door taxi's toe te laten om door heel Vlaanderen te rijden en niet enkel op het grondgebied van één gemeente. We moeten het leeg rijden volledig tegengaan. Daar ligt vooral de grootste opportuniteit.

In het kader van de basisbereikbaarheid laten we lokale besturen het initiatief om, in dialoog met alle lokale mobiliteitsspelers, binnen de vervoersregio zelf het vervoer op maat te organiseren. Dat is daar ook een concreet mogelijk voorbeeld van.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een vrachtwagenverbod in de grensstreek – 761 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, bedankt dat deze vraag aan bod mocht komen in deze commissie.

Bij hevige sneeuwval of in uitzonderlijke omstandigheden wordt in Frankrijk geregeld een verbod opgelegd om met vrachtwagens te rijden op Frans grondgebied. Ook in het verleden werd in Wallonië een dergelijk verbod ingevoerd. Vlaanderen is, terecht, geen voorstander van een dergelijk verbod, maar niettemin heeft dit een impact op onze wegen. Vrachtwagens moeten bijgevolg soms uren of dagen wachten zonder duidelijkheid en enige voorziening.

Minister, in het verleden werd in de plenaire vergadering aan uw voorganger, mevrouw Crevits, gevraagd welke stappen hierrond gezet werden. Het was toen duidelijk dat er bijvoorbeeld een winteractieplan is en dat het plan geregeld werd herwerkt. Tegelijkertijd was het ook duidelijk dat het niet altijd snel geweten is of er effectief een verbod ingevoerd wordt. Bijgevolg kon het vaak een tijdje duren vooraleer de Vlaamse overheid in actie kon treden om bijvoorbeeld de civiele bescherming of andere hulpdiensten in te schakelen.

Bij het laatste vrachtwagenverbod in Frankrijk enkele weken geleden, dat er kwam vanwege hevige sneeuwval, had ik de indruk dat er opnieuw geen communicatie met Vlaanderen was, al kan het ook zijn dat Vlaanderen gewoon geen maatregelen genomen heeft.

Welke stappen hebt u de voorbije jaren gezet om vlotter op de hoogte gehouden te worden van een eventueel vrachtwagenverbod in de regio's rond Vlaanderen? Welke initiatieven zijn er nodig om dit verder te verbeteren?

Welke stappen hebt u gezet om het Winteractieplan aan te passen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is inderdaad zo dat er in 2011 een protocolakkoord ondertekend werd tot organisatie van de crisisbeheersing bij weersgebonden grensoverschrijdende kritieke verkeerssituaties. In dat protocol staan de voorwaarden en de regels voor de samenwerking tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse gewest en de Franse republiek, meer bepaald de zone 'de défense et de sécurité Nord'. Dit protocolakkoord voorziet in de nodige mogelijkheden om de bevoegde instanties te bereiken.

Op regelmatige tijdstippen komen de protocolpartners samen om na te gaan in welke mate deze afspraken eventueel aangepast moeten worden. Dankzij die regelmatige overlegmomenten blijft de afstand tussen de verschillende regio's beperkt en kunnen we vaststellen dat de grote problemen uit het verleden zich de laatste tijd niet meer voorgedaan hebben.

Mevrouw Fournier, u verwijst waarschijnlijk naar 29 januari. Ik had toen ook van de gouverneur een telefoontje gekregen, want hij had via de media vernomen dat de grensovergang in Rekkem gesloten zou worden. Ik heb toen laten nagaan of er een communicatieve kink in de kabel was, maar Frankrijk heeft het protocol wel degelijk gerespecteerd, want het heeft onmiddellijk gecommuniceerd met de Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen.

Ik heb daarop laten nagaan of er aan Vlaamse zijde misschien gebrekkige communicatie was, maar de verbindingsofficier op het kabinet van de gouverneur was eveneens op de hoogte gesteld. Die was trouwens ook al op de hoogte gesteld door de Fransen. Ik veronderstel – en ik kan alleen maar gokken – dat de officier in kwestie de gouverneur niet heeft kunnen briefen. Volgens mijn informatie zou het niet liggen aan een gebrekkige communicatie tussen Frankrijk en Vlaanderen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Bedankt voor uw antwoord, minister, maar mijn uitdrukkelijke vraag is toch hoe Vlaanderen daarmee omgaat. Enkele jaren terug stelde ik hierover een vraag in de plenaire vergadering en het antwoord van uw voorganger was dat het onze taak niet is om in te staan voor de opvang van vrachtwagens die stranden aan de grens met Frankrijk of Wallonië. Mijn vraag, minister, is hoe wij daarmee omgaan. Moeten wij volledig instaan voor de kosten of hebt u een afspraak met Frankrijk dat het ook bepaalde stappen onderneemt als het beslist om de grens te sluiten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet natuurlijk dat het om vrij uitzonderlijke situaties gaat en daar zijn dan ook geen afspraken over. Ik weet niet of dergelijke situaties grote kosten met zich meebrengen, hoe we die dan zouden kwantificeren en of de overheid daar grote nadelen van ondervindt. Dergelijke drastische maatregelen treffen vooral in eerste instantie de transporteurs zelf. Als die transporteurs zich geroepen voelen om die kosten te verhalen, dan moeten ze dat doen bij het land dat het initiatief genomen heeft, in dit geval Frankrijk. Wat ons betreft, denk ik dat er enkel in afgeleide orde kosten zijn, maar ik zou die niet onmiddellijk kunnen kwantificeren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het voorstel van Vias institute om de fietshelm te verplichten tot 14 jaar – 733 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, er zijn zo van die zekerheden die op tijd en stond terugkomen, en die ook voorspelbaar terugkomen. Een daarvan is het verhaal van de fietshelm en het al dan niet verplichten van het dragen van die helm.

In een memorandum voor de verkiezingen van 26 mei pleit Vias institute ervoor om de fietshelm te verplichten tot 14 jaar. Ze staven dat met een enquête die stelt dat 82 procent van de Belgen er voorstander van is en dat in een op de drie zware ongevallen de fietser kans loopt op een hoofd- of hersenletsel. Bij kinderen van 0 tot 14 jaar loopt dit zelfs op tot een op de twee.

Geregeld duikt in de media een oproep op voor de verplichte fietshelm, meestal zo rond de start van het nieuwe schooljaar. Dat levert ook altijd geanimeerde debatten op tussen de voor- en de tegenstanders.

In een reactie op dit voorstel stelde u dat u niet ongevoelig bent voor deze verplichting – ik denk dat ik uw genuanceerde reactie zo juist weergeef – maar dat u wel waarschuwt voor een negatief gevolg, namelijk dat jongeren vanwege die fietshelm de fiets thuis laten en kiezen voor andere vervoersmodi, omdat de fietshelm niet echt cool zou zijn binnen bepaalde leeftijdscategorieën.

Binnen het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid is het onderwerp ook al aan bod gekomen. De conclusie destijds was dat een verplichting niet nodig was. Ook binnen de belangenverenigingen is niet iedereen voorstander. De Fietzersbond bijvoorbeeld vreest vooral dat jongeren minder gaan fietsen.

De Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft hierover in 2016 een factsheet gepubliceerd en zet daarin heel wat wetenschappelijke feiten op een rij. Dat is een heel interessant document. De conclusie is dat een fietshelm enkel optimale bescherming biedt bij ongevallen tot 20 kilometer per uur. In ongevallen met gemotoriseerd verkeer is de bescherming dus significant minder. De SWOV rekende uit dat het voor kinderen tot 11 jaar kan leiden tot 5 doden en 140 ernstig gewonden minder in Nederland. Over de afname van het fietsgebruik bij een helmplicht is de wetenschap minder eenduidig. Volgens sommige studies leidt het tot een vermindering, volgens andere juist weer niet. Kortom, ook op wetenschappelijk vlak is er nog heel wat studiewerk nodig om tot een uniforme of gedragen mening te komen.

Wat wel duidelijk is: het gaat niet om de fietshelm alleen. Dat moet duidelijk zijn. Dat hebt u ook altijd gezegd in uw reacties. Het neemt bijvoorbeeld de oorzaak van fietsongevallen niet weg. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verhogen, is er ook nood aan een veilige fietsinfrastructuur en een goede verkeersopvoeding, zowel voor de fietsers om veilig te rijden, als voor het gemotoriseerde verkeer om hoffelijk te zijn ten aanzien van de fietsende medemens.

Minister, u zegt open te staan voor het voorstel van Vias. Welke stappen gaat u verder ondernemen? Gaat u bijvoorbeeld de verplichte helmdracht voor fietsers, ongeacht de leeftijdscategorie, opnieuw laten onderzoeken door het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid?

Een andere optie is om verder in te zetten op de sensibilisering rond de fietshelm bij kinderen. Denk aan de actie Helm Op Fluo Top van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, die heel veel succes heeft gehad. Meer dan 1400 scholen doen daaraan mee. Gaat u verder inzetten op sensibilisering? Wordt de doelgroep van de actieve senioren bijvoorbeeld ook meegenomen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er is inderdaad heel wat wetenschappelijk onderzoek gebeurd naar de effectiviteit van de fietshelm. En dat is zeer eenduidig, namelijk dat zo'n fietshelm altijd een goed idee is. De vraag is natuurlijk – en daar gaat heel de discussie over – of een verplichting ook een goed idee is, en zo ja, voor alle leeftijdscategorieën of voor bepaalde leeftijdscategorieën. Ik geef ook even mee dat wij ter zake niet bevoegd zijn. Wij kunnen wel een leuke discussie voeren, maar het is uiteindelijk op federaal niveau dat daarover desgevallend beslist zou moeten worden.

Er zijn vroeger ook debatten geweest. Ik ben inderdaad niet ongevoelig voor heel de argumentatie. Soms zegt men dat een gordel vroeger ook facultatief en niet verplicht was, niettegenstaande dat iedereen wist dat dat wel zijn voordelen had. Men heeft dat dan uiteindelijk verplicht en nu is iedereen dat heel gewoon, vindt iedereen dat de meest normale zaak van de wereld. Dat is juist. Er wordt ook een vergelijking gemaakt met het skiën. Ik vind die minder op haar plaats, omdat skiën natuurlijk recreatief en uitzonderlijk is. Het gaat niet over een dagelijkse verplaatsing die we met zijn allen doen.

Daarom heb ik in het najaar van 2015 aan het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid gevraagd om zich daarover uit te spreken. Dat leek me het meest uitgelezen platform daarvoor, met een heel diverse samenstelling. Er waren niet alleen de 'usual suspects' op het vlak van verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen zit daar aan tafel, net als de Fietzersbond, maar

evengoed de Vlaamse Automobilistenbond (VAB), Touring en transportfederaties. Die waren unaniem, tot mijn verrassing, moet ik zeggen: het nettoresultaat zou negatief zijn. Opnieuw, het is maar een aanvoelen, maar men vreest een netto-verlies op het vlak van het aantal fietsers. Ook zou de associatie van een fiets met een verplichting ertoe leiden dat heel wat jongeren zouden afhaken.

Er waren ook andere overwegingen. Ik krijg regelmatig mails van bezorgde ouders die zeggen dat ze niks meer te zeggen hebben aan hun kinderen, dat ze hen niet kunnen verplichten om die helm te dragen, maar als ik dat ga verplichten... Mijn gezag dat boven het ouderlijke gezag gaat: dat is op zich al een vreemde vaststelling. *(Opmerkingen)*

De vraag is dus maar of dan het wettelijke gezag boven het ouderlijke gezag zou gaan. Dat weet ik niet.

Het is bij mijn weten ook vrij uitzonderlijk. Het is niet zo dat wij een uitzonderlijk land zijn omdat de helmplicht niet bestaat. Ik denk dat de situatie andersom is. Landen waar de helmplicht wel bestaat, zijn redelijk uitzonderlijk, en dat zijn niet de fietslanden die we allemaal kennen. In die landen is er geen helmplicht.

Maar goed, ik vind echt dat de andere zijde ook valabele argumenten heeft. Dat met betrekking tot die gordel speelt zeker.

Ik kan dan ook niet anders dan meegaan met het advies van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Anders zou het ook een beetje onnozel zijn dat we dat advies hebben gevraagd. Het blijft echter natuurlijk zo dat het duidelijk is dat het dragen van een fietshelm voor fietsers van alle leeftijdscategorieën een goede zaak is. Die leeftijd is immers dan ook nog een discussie: waarom tot 14 en niet voor de rest? De volwassenen gaan eventjes zeggen wat die anderen allemaal moeten doen.

Ik ondersteun de onderliggende boodschap dat kinderen zich veilig met de fiets zouden moeten kunnen verplaatsen. Daarom blijf ik inderdaad inzetten op sensibilisering, en we doen toch wel heel veel op dat vlak. De boodschap die we steeds meegeven, is dat er geen wettelijke verplichting bestaat om die fietshelm te dragen, maar dat dat wel de veilige keuze is, voor elke fietser. We hebben onze actie Helm Op Fluo Top, die alsmaar crescendo gaat.

Ik zie ook bij mijn eigen kinderen dat dat spaarsysteem werkt. Ze doen dat graag, gewoon voor de idee van sparen op zich, want de belangrijkste prijzen zijn bijvoorbeeld een bezoek aan de zoo en een bezoek aan Planckendael. Mijn jongste dochter is daar al zo dikwijls geweest, dat is het niet, maar toch gaat zij heel nauwgezet sparen en zorgt ze ervoor dat ze een helm altijd combineert met een fluohesje als ze met de fiets gaat, gewoon vanuit de ratio van sparen voor iets dat je uiteindelijk krijgt.

We hebben nu de ambitie om één leerling op twee te bereiken. Dat gaat dus alsmaar crescendo. Dan spreek ik over het basisonderwijs. We hebben ook de fietsbrevetten en Het Grote Fietsexamen, waarbij we ook altijd aanraden om de fietshelm te dragen. In het secundair onderwijs komt de helmdracht ook ter sprake, onder andere in het kader van de campagnes 'Veilig naar school' en 'Op pad met een groep fietsers'. Ook tijdens de Verkeersweken hebben we daar dus aandacht voor.

Verenigingen kunnen bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) terecht voor workshops die ze samen met de leden kunnen volgen. Een daarvan is 'Veilig op een veilige fiets'.

Ook het opleidingsaanbod voor bedrijven, 'Safe2work' met sensibiliserende acties en andere activiteiten rond veilig verkeer en duurzame mobiliteit heeft aandacht voor de fietshelm.

Het onderwerp krijgt ook de nodige aandacht op onze campagnesite www.veilig-verkeer.be.

Daarnaast neemt, zoals u ook zelf vermeldde, het dragen van de fietshelm jammer genoeg de oorzaken van fietsongevallen niet weg. Dat blijft een zaak van investeringsbudgetten die nog moeten stijgen om ervoor te zorgen dat de fietsinfrastructuur zo verkeersveilig mogelijk wordt.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Uw antwoord is helder. Het is ook goed om dat te blijven uitdragen. We kunnen die fietshelmverplichting telkens opnieuw aankaarten. Het dragen van een helm kan nooit kwaad, integendeel, het is veilig, maar wanneer het als een verplichting wordt opgelegd, zou de nettowinst verloren gaan. Als zelfs verenigingen van ouders die kinderen hebben verloren in het verkeer die conclusie bijtreden, wie zijn wij dan om daar verder op door te bomen?

Via sensibilisering aan de ene kant en de aanpassing van de infrastructuur aan de andere kant proberen we sturend te werken en de omgeving veilig te maken. Dat is een blijvende opdracht. Ik heb vrede met uw antwoord, minister.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): In de commissie en ver daarbuiten vinden wij de veiligheid van fietsers een topprioriteit. We hebben ook al aangekaart dat het aandeel van de zwaar gekwetste fietsers in het verkeer de laatste jaren groter is geworden. Het is belangrijk dat we bijkomende maatregelen nemen maar onze partij vraagt zich ook af of het verplichten van de fietshelm een goed idee is.

De vraag naar sensibilisering is wel echt aan de orde met als doel de fietshelm maximaal te dragen. Er zullen ook andere bijkomende inspanningen moeten worden geleverd voor de fietsveiligheid. Ik verwijs daarbij graag naar onze conceptnota fietsveiligheid waarin we pleiten voor conflictvrije lichten, verkeersveilige infrastructuur en het veiliger maken van schoolomgevingen. Minister, u hebt 10 miljoen euro vrijgemaakt voor het veilig maken van de schoolomgevingen waarbij de gemeenten nog eens 10 miljoen euro extra kunnen bijleggen. Zijn er daar al specifieke aanvragen voor binnen? Hoe zit het met dit project?

De Gezinsbond pleit voor een kindnorm in het verkeer. Daarbij moet het verkeer worden bekeken vanuit de ogen van een kind. Om die norm te kunnen hanteren zijn er nog verdere onderzoeken nodig. Minister, bent u het invoeren van die norm genegen? Zo ja, zult u dan opdracht geven om daar verder onderzoek naar te voeren?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik denk dat de Fietzersbond in zijn reactie op dat advies gelijk had dat in Nederland fietsland of fietsland Nederland amper fietshelmen te spotten zijn en dat de beste manier om de veiligheid voor fietsers te verhogen is om nog meer mensen op de fiets te krijgen. Minister, ik hoor u zeer graag zeggen, want dat is eigenlijk het fundamentele punt, dat de fietshelm de onveiligheid of ongevalsrisico's voor fietsers niet wegneemt en dat het onze job is om op de oorzaken te focussen binnen onze bevoegdheid en ervoor te zorgen dat er maximaal wordt geïnvesteerd in het verbeteren van de veiligheid van de Vlaamse fietsers.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat de ondersteuning in het kader van de verkeersveiligheid van de schoolomgevingen betreft, heeft de Vlaamse Regering mijn voorstel een tweetal weken geleden principieel goedgekeurd. Het moet wel nog terugkomen

voor een tweede lezing en een definitieve goedkeuring. Pas dan kan ik de brieven versturen maar geen nood, we zullen dat doen met retroactieve werking.

Alle dossiers vanaf 1 januari komen dus in aanmerking. Dat is ook een duidelijke communicatie naar de gemeenten toe. Daarbij wensen we ook het principe van de retroactiviteit te huldigen.

Het is nog even afwachten tot wanneer het terugkomt van de Raad van State. De termijn loopt nu. Dan hebben we een tweede goedkeuring in de schoot van de Vlaamse Regering. En dan is er een rechtsbasis om een officieel schrijven te kunnen doen aan de gemeenten in kwestie.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de opvolging van Spartacuslim 1 Hasselt-Maastricht – 779 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik wil graag iets dieper ingaan op het Spartacuslimdossier. Ik heb u hierover begin dit jaar ondervraagd door middel van een actuele vraag.

In verband met het Spartacuslimdossier, waarmee we reeds vele jaren bezig zijn, en specifiek met lijn 1, waren er tot op heden nog twee grote problemen. Er was het probleem van de overwegen, die nog moesten worden gesloten. Daarnaast was er het probleem in Nederland. Eerst was er het probleem met de brug, dat werd opgelost na een nieuw voorstel van de Nederlanders, met compensaties. Maar daar loopt nog steeds de procedure inzake het bestemmingsplan.

Begin dit jaar heb ik u in een actuele vraag ondervraagd over de oplossing waaraan in het grootste geheim werd gewerkt – zo konden we in de krant lezen – om de middelen voor de financiering van de sporenbundel in Zwankendamme, waar er een resterend bedrag zou zijn van 17,1 miljoen euro – dat vandaag niet nodig is –, te bestemmen voor de realisatie van het Spartaculiesproject. Met die middelen zouden de negen essentiële overwegen kunnen worden aangepakt. En dan zou er nog een openstaand bedrag blijven van 2,7 miljoen euro.

U hebt toen gezegd dat u gesprekken zou voeren met uw federale collega van Mobiliteit, minister Bellot. Ik heb ondertussen van mijn collega Jef Van den Bergh begrepen dat hij minister Bellot op 25 januari daarover heeft ondervraagd. Daarop heeft die hem geantwoord dat hij dit alleen nog maar in de pers had vernomen en dat hij daarvan tot op heden nog geen officiële kennisgeving heeft mogen ontvangen.

Alleszins is dit een oplossing waar wij voor de volle 100 procent achter kunnen staan en die een stap vooruit zou betekenen.

Minister, u verwees daarbij ook naar de procedure in Nederland inzake het bestemmingsplan. Eind januari verwachtte u hierin een uitspraak. Ondertussen heeft men van de gelegenheid gebruikgemaakt om met nog maximaal zes weken te verlengen. Ik denk dat er half maart daarin een uitspraak moet zijn.

Als ik het goed heb begrepen, heeft de raad van bestuur van De Lijn ook al een aanbesteding gedaan voor wat betreft lijn 1, onder voorbehoud van de goedkeuring van deze aanbesteding door de Vlaamse Regering.

Minister, tot slot hebben we het in die vraag ook gehad over Hasselt. Op een gegeven moment doken er daar namelijk nog een aantal andere pistes op. Vooral voor de verkiezingen werden we toch wat ongerust toen we artikels in de krant lazen waarin u zei: "Geen vergunning voor tram als ik burgemeester word." U hebt die ongerustheid wat weggenomen door te zeggen dat het allemaal op een redelijk goed tramspoor zit, dat dat niet het allergrootste probleem is, dat u eens ter plaatse bent geweest met burgemeester Vandeput en dat er zonder al te veel oponthoud of kwaliteitsverlies wel een oplossing uit de bus zou komen.

Minister, heeft het overleg met minister Bellot inmiddels plaatsgevonden? Wat is de uitkomst van dat overleg?

Ik had ook een tweede vraag, maar die kan ik ondertussen zelf beantwoorden door te zeggen dat er nog geen uitspraak is van de Raad van State in Nederland.

Heeft de Stad Hasselt al een alternatief tracé op tafel gelegd voor de doorkruising van Spartacuslijn 1? Zo ja, wat is het alternatief? Zo neen, wanneer mogen we dat alternatief verwachten?

Sluit dat alternatief aan bij de visie van de minister op de realisatie van Spartacuslijn 1? Welke verdere stappen zal de minister nog ondernemen voor de realisatie van Spartacuslijn 1?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat Zwankendamme betreft: eind vorige week vond er een jaarvergadering plaats rond SPV Zwankendamme. Daar werd ook het plan besproken om de beschikbare middelen van het SPV te gebruiken voor de overwegen in Diepenbeek en Bilzen. Het kabinet van minister Bellot was daar ook aanwezig.

We hebben daar een aantal afspraken gemaakt. De vertegenwoordiger van het kabinet-Bellot heeft gevraagd om de vraag te officialiseren, via een formele brief van mijzelf aan mijn collega. De vraag werd oorspronkelijk op administratief niveau gesteld, via mijn kabinet. Die brief gaat nog deze week de deur uit. Daarnaast heeft Infrabel een addendum aan de financieringsovereenkomst van Zwankendamme opgesteld, met het oog op de verschuiving van de middelen. Men heeft ons gezegd dat dat voorstel medio maart zou moeten worden bezorgd.

Ten slotte vindt er eind maart een overleg plaats tussen technici van het Vlaamse Gewest, Infrabel en de federale overheid, om dit voorstel te bespreken. Vervolgens zouden we het plan kunnen finaliseren. Die contacten lopen dus.

Uw tweede vraag ging over het bestemmingsplan aan Nederlandse zijde, en de procedure bij de Raad van State. Er is nog geen uitspraak, want ze werd helaas al enkele keren uitgesteld. Daardoor zit men nu aan de limiet. Het laatste uitstel dateert van midden januari, en toen is de termijn van zes weken beginnen te lopen. Dat zou betekenen dat we ten laatste kort na het krokusverlof een uitspraak zouden moeten hebben. We zijn intussen wel blijven voortwerken, zodat alles klaar is voor de opstart.

Het dossier inzake de gunningsprocedure heb ik integraal afgewerkt, en bezorgd aan de Inspectie van Financiën. Ik heb ook al een advies van hen ontvangen, en dat advies sprak voor zich: er moet eerst duidelijkheid zijn over het bestemmingsplan aan Nederlandse zijde, want anders kunnen we geen verdere stappen zetten. Dat is een voorwaarde om een en ander goed te keuren, en met de gunningsprocedure van start te gaan. Dat lijkt mij ook evident. Dat zijn al de stappen die ik wettelijk kan doen. We zorgen er dus wel voor dat alles klaar is.

Er waren ook enkele technische vragen rond de ESR-neutraliteit (Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen) van het voorgestelde DBFM-contract

(Design Build Finance Maintain), en de voorliggende selectieleidraad. Maar dat was niet onoverkomelijk.

We gaan ervan uit dat ik dat tegen de tweede helft van maart aan de Vlaamse Regering zou moeten kunnen voorleggen, in de veronderstelling dat we dan een positief bericht hebben gekregen van Nederland, en dat de Raad van State alles ongewijzigd heeft goedgekeurd.

Daarnaast zijn we ook volop bezig met de aanbestedingsprocedure voor het bestellen van het rollend materieel en de voorbereiding van de infrastructuurwerken buiten configuratie. Dat zijn de werken die buiten het grote DBFM-contract nog nodig zijn. Er zijn een aantal werken die op dat vlak moeten worden gerealiseerd.

Wat de vragen van de stad Hasselt betreft: daar loopt momenteel het technisch overleg. De stad Hasselt heeft enkele heel concrete suggesties gedaan. We bekijken wat de technische, procedurele en financiële haalbaarheid is, maar ik ga ervan uit dat dat wel zal lukken. We hebben in dit dossier al verschillende knelpunten weggewerkt.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik denk dat dit een scharnierpunt is – een positief scharnierpunt. We hebben ons in het verleden dikwijls de haren uit het hoofd gerukt, omdat we dachten dat we in Vlaanderen beter zelf konden investeren in openbaar vervoer, in plaats van te wachten op de NMBS. Want dat was uiteindelijk de aanleiding van het hele Spartacusdossier. En uiteindelijk waren we dan toch weer overgeleverd aan de grillen van anderen.

Die anderen waren in dit geval enerzijds de Nederlanders en anderzijds de federale overheid met betrekking tot de spoorwegen. Nu zitten we op het ogenblik waarop de puzzel in elkaar kan vallen. We moeten natuurlijk in de voorwaardelijke wijs spreken.

Minister, als ik de situatie beschouw en uw uitspraken over het overleg met de federale overheid beluister, lijkt me daar niet meteen een cruciaal probleem te bestaan. Ik hoor geen signalen van de federale overheid dat die middelen in geen geval kunnen worden herbestemd. Ik hoor dat niet in het antwoord van minister Bellot. Ik hoor in uw antwoord ook dat er enkel nog oplossingsgerichte vragen en geen principiële vragen worden gesteld.

Eind maart 2019 zouden we dus duidelijkheid moeten hebben over het Nederlands herbestemmingsplan. Indien dat bestemmingsplan niet wordt vernietigd, zijn we klaar om te starten. Ik heb mijn bezorgdheid al geuit naar aanleiding van uw uitspraken in Hasselt. U hebt toen ten aanzien van ons geruststellend gesproken. U hebt gezegd dat er overleg is en dat u een aantal knoppen wilt omdraaien om het een en het ander, bekeken door de bril van de stad, gemakkelijker te maken, te verbeteren of te optimaliseren. Wie zijn wij om hierover te oordelen, tenminste als dit hetzelfde kwaliteitsvolle project blijft?

Ik hoop niet dat we halverwege of eind maart 2019 in een situatie zullen terechtkomen waarin we na al die jaren eindelijk van de problemen op het niveau van de federale overheid en van de Nederlandse overheid af zijn om vervolgens tot de vaststelling te komen dat we met betrekking tot het hele Spartacusdossier in Vlaanderen zelf op de rem gaan staan. Dat zou na een jarenlang volgehouden inspanning natuurlijk bijzonder schrijnend zijn. Jarenlang hebben de believers de non-believers in Vlaanderen op sleeptouw moeten nemen om achter dit dossier te gaan staan. Er zijn afspraken gemaakt. Dit project is nodig. We blijven hier achter staan. Op het ogenblik dat de externe problemen wegvallen, zouden we voluit gas moeten kunnen geven.

Minister, mijn vraag is dan ook of we erop mogen rekenen dat ten laatste eind maart 2019 in Hasselt klare wijn of klare jenever zal worden geschonken met betrekking tot Spartacuslijn 1.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Mijnheer Ceyssens, ik denk dat u de juiste kwalificatie hebt gebruikt toen u het over een positief scharnierpunt had. De landing komt in zicht. Iedereen dacht dat het een crashvlucht zou worden, maar nu lijkt het toch een haalbare kaart te worden. Met betrekking tot de vier obstakels krijgen we het perspectief dat alles oplosbaar is.

Minister, u hebt op dit vlak een grote verdienste. Als het zo is, moeten we dat ook durven zeggen. U hebt dat gedaan en u hebt politieke moed getoond, want u hebt ook in eigen kringen een aantal mensen moeten overtuigen.

Met betrekking tot de spooroverwegen komt een oplossing nu in zicht, maar voor mij vormt de Nederlandse Raad van State nog altijd de grootste onzekerheidsfactor. Dit is de rechterlijke macht en er is een scheiding der machten, dus we moeten zien wat daar uit de bus komt. Uit de echo's die ik her en der opvang, leid ik af dat dit niet meteen een groot probleem lijkt te worden. U hebt dat echter het minste in de hand, want dat is, ook in Nederland, de onafhankelijkheid van de rechterlijke macht.

U kunt de aanbestedingen in de juiste vorm gieten en binnenkort plaatsen. Er is de stad Hasselt, maar uit de echo's die ik hoor, leid ik af dat we er wel zullen uitgeraken omdat we daar in dezelfde meerderheid zitten. U hebt altijd gezegd dat het stadsbestuur van Hasselt met betrekking tot het nieuw tracé klare wijn of klare jenever zal moeten schenken. We blijven met de alternatieve plannen echter altijd in het openbaar domein en dus zal dat uiteindelijk haalbaar zijn.

De vraag die ik u eigenlijk zou willen stellen, minister, is naar de datum van operationalisering – en dat is ook wat de Vlaming en in dit specifieke geval de Limburger wil weten. Mensen vragen dan: wanneer komt dat er? Wanneer gaat die sneltram rijden?

Collega de Kort, u begrijpt het ook, en dat is heel mooi – dat is hier de internationale broederschap van Spartacus, met Ben Weyts als patroonheilige.

Maar dus, minister, de datum van de operationalisering: wanneer gaat die sneltram rijden? Welke perspectieven geeft u daar naar het Limburgse en het bredere publiek?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik heb in de commissievergadering ook al enkele keren vragen gesteld over Spartacus. Ik wil de collega's, vooral de niet-Limburgers, erop wijzen dat Spartacus meer is dan alleen maar de sneltramlijn 1. Natuurlijk kunnen we niet alles tegelijkertijd doen, maar de bedoeling was wel dat de treinverbinding in combinatie met de tramverbinding of de spoorverbindingen de ruggengraat zouden worden van het openbaarvervoernetwerk in Limburg, een netwerk waar we in Limburg eigenlijk de laatste jaren heel erg van verstoken blijven. Want probeer maar eens van Maaseik of Lommel tot in de rest van het land of Vlaanderen te geraken, dat is niet zo evident. De mensen die af en toe gebruik maken van het openbaar vervoer in die richting, zullen dat met mij kunnen beamen.

Minister, ik heb de antwoorden gehoord die u hebt gegeven rond de lijn Hasselt-Maastricht. Maar ik ben zeker zoveel geïnteresseerd in de andere lijnen, namelijk lijn 2, Hasselt-Genk-Maasmechelen. Ik weet dat daar in het verleden een aantal opties genomen zijn. Ik had ook graag van u geweten wat daar momenteel de stand van zaken is, want er zou dan een snelbus op het traject worden ingericht. Hoe zit dat nu met die lijn 2? Wat is het toekomstperspectief, of waar willen we daarmee eindigen?

Vooraf lijn 3 lijkt me natuurlijk bijzonder interessant. Ik begrijp dat straks in de commissievergadering wordt gestemd over de samenwerkingsovereenkomst die de elf spoorwegprioriteiten moet regelen, maar ik hoop samen met u dat de aanleg van die lijn 3, namelijk van Hasselt naar het noorden van onze provincie, niet zo'n processie van Echternach is als lijn 1. Als we daar nog eens vijftien jaar op moeten wachten, zijn we wel heel ver heen.

Dus, in het kort: wat is de stand van zaken bij lijn 1 en 2, en wat is volgens u het toekomstperspectief voor die twee lijnen?

Lies Jans (N-VA): Ik wil graag nog aansluiten. We zullen het inderdaad nog moeten afwachten, wat de uitspraak van de Raad van State in Nederland betreft. Ik vond het al bizar dat ze het uitgesteld hebben, omdat volgens mij toch alle stukken al zeer lang duidelijk waren. Misschien is er toch nog discussie over, dat moeten we afwachten.

Wat de situatie in Hasselt betreft – toevallig ken ik de mensen daar redelijk goed – wil ik zeker de collega's toch meegeven dat de bekommernis die wij hadden en die nu ook besproken wordt, namelijk het tracé van lijn 1 door het stadscentrum van Hasselt, een bekommernis wegens verkeersveiligheid was. Het zijn zeer dichtbevolkte wijken, een tram ging ook meermaals per dag over een grote invalsweg rijden. Dus ook naar doorstroming is dat een groot probleem. Vanuit die optiek is er vanuit Hasselt ook een zeer duidelijk signaal gegeven – zoals de burgemeester van Hasselt dat wel kan – dat wij dit niet doorheen het stadscentrum willen wegens de verkeersveiligheid. Ik volg dat dossier niet op binnen het schepencollege, maar het was mij wel duidelijk dat er gesprekken lopende zijn, en net zoals alle andere collega's hier, hoop ik dat we daar binnen de vooropgestelde termijnen ook tot een oplossing kunnen komen.

Wat dat betreft, kan ik aan de bekommernis van collega Ceyssens toch wel enigszins tegemoetkomen. Het zal alleszins nodig zijn dat er tegemoetgekomen wordt aan de problemen die er nu in Hasselt zijn.

Minister Ben Weyts: Dat zijn veel stellingen, iets minder vragen.

Wat de timing betreft, blijft eind 2024 de vooropgestelde deadline. Het moment waarop de tram zou moeten rijden, blijft 2024.

Aan Spartacus 2 zijn we momenteel al bezig in functie van de doorstromingsmaatregelen. Ofwel zijn die nu al uitgevoerd ofwel is men ermee bezig. De tunnel die onder de kruising van de ring en de Universiteitslaan loopt, is toch al enige tijd in uitvoering. Dat gaat toch wel snel vooruit.

Voor Spartacus 3 is een spoorweginvestering nodig. Daarover moet ik u nu even het antwoord schuldig blijven. Dat weet ik niet uit het hoofd.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Mijnheer Danen, u hebt helemaal gelijk als u het volledige project nog eens beschrijft. Ik had dat deze keer niet gedaan. Al de andere keren dat ik Spartacus in vraag heb gesteld, heb ik dat wel gedaan. Ik zal dat dus volgende keer opnieuw netjes doen. U hebt inderdaad een punt. Het gaat over veel meer dan één lijn. Het gaat over de ruggengraat van het openbaar vervoer in een provincie waar vandaag zo goed als geen openbaar vervoer is. Mijn plan was eigenlijk om volgende week de Spartacuslijn 2 aan te kaarten, en de week daarna de Spartacuslijn 3.

Minister, liever dan te weten wanneer de werken klaar zullen zijn, stelt het mij geruster indien ik weet wanneer ze gaan starten. Als men morgen in Nederland groen licht geeft, dan vind ik dat wij klaar moeten zijn om te starten.

Ik was eigenlijk wat gerustgesteld tot de voorzitter het woord nam. Ik heb van u altijd begrepen dat er wat kleine aanpassingen moeten gebeuren. Nu hoor ik de voorzitter, mevrouw Jans, die deel uitmaakt van het schepencollege in Hasselt, letterlijk zeggen dat ze niet door het centrum willen gaan. Van de heer Keulen heb ik begrepen – en ik ben daar blij om – dat het voor de liberalen geen probleem is en dat de lijn vooral gerealiseerd moet worden. Maar ik vraag me dan af wat de alternatieven zijn? Kunnen die binnen hetzelfde tijdsbestek worden afgehandeld? Als die in een ander tijdsbestek moeten worden afgehandeld, dan krijg je een totaal ander verhaal van tijdsfrequenties. Ik begin, mevrouw Jans, na uw uitspraken ongerust te worden.

Ik vraag u, minister, heel duidelijk om duidelijkheid van Hasselt te vragen en klare jenever te vragen. Zorg dat u vooruit kunt met dit hele verhaal rond Spartacus, want ik denk dat we daarop lang genoeg gewacht hebben. Als de externe problemen opgelost zijn, dan moeten we vooral zorgen dat we dan geen tijd gaan verliezen door interne problemen.

Ik sluit me aan bij de heer Keulen. U mag in uw volhardendheid om de Spartacuslimn1te realiseren, ook op de steun van onze fractie blijven rekenen. Blijf gas geven op dit tracé.

De voorzitter: Dit was uw slotwoord. Ik stel voor dat de minister mij dan later ondervraagt over de bekommernissen die er zijn.

De vraag om uitleg is afgehandeld.