



Vlaams
Parlement

vergadering **C168**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 30 april 2020

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het negatieve advies van het Agentschap Wegen en Verkeer over regenboogzebrapaden op de gewestwegen – 1964 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het opsporen van verwijderde en defecte roetfilters – 1968 (2019-2020)	7
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over vervuiling door de elektrische deelstep – 1976 (2019-2020)	12
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financiering van de Antwerpse premetro – 1977 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Hannes Anaf aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ongebruikte premetrotunnels in Antwerpen – 2040 (2019-2020)	15
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vernietiging van het besluit van de Vlaamse Regering over de hervorming van de rijopleiding – 1987 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vernietiging van de Vlaamse hervorming van de rijopleiding door de Raad van State – 2033 (2019-2020)	22
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de herstelexamens na het verval van het recht tot sturen – 1988 (2019-2020)	28
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de corona-exitstrategie van De Lijn – 1993 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid bij De Lijn in het kader van de corona-exitstrategie – 2042 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afraden van het gebruik van deelfietsen bij het heropstarten van de economie na de coronacrisis – 2052 (2019-2020)	30

**VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het negatieve advies van het Agentschap Wegen en Verkeer over regenboogzebrapaden op de gewestwegen
– 1964 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Verschillende gemeentebesturen voeren een doordacht regenboogbeleid binnen het beleidsdomein Gelijke Kansen. Een van de zichtbare sensibiliserende acties die verschillende gemeentebesturen ondernemen, is het aanleggen van regenboogzebrapaden. Hiermee kunnen lokale besturen symbolisch aantonen dat zij een inclusieve gemeente zijn, waarin alle burgers, ongeacht seksuele voorkeur en/of genderidentiteit, thuis zijn. Deze regenboogzebrapaden worden volledig conform de wegcode aangelegd.

Vlaams minister van Gelijke Kansen Bart Somers heeft eerder al zijn sympathie uitgesproken voor dergelijke initiatieven en verwees naar zijn eigen stad Mechelen, waar er ook regenboogzebrapaden aangelegd zijn. In zijn beleidsnota Gelijke Kansen hecht de minister ook veel aandacht aan lgbtqi+-beleid.

Voor het aanleggen van een regenboogzebrapad gaan gemeentebesturen op zoek naar een geschikte locatie. Dit kan een drukke oversteekplaats zijn, een zebrapad bij het gemeentehuis of bij een populair holebicafé. Die kunnen zowel op lokale als gewestwegen liggen. Hoewel gemeentebesturen hier initiatieven in willen nemen en de Vlaamse regering een heel lgbtqi+-vriendelijk beleid wil voeren, heeft het Agentschap Wegen & Verkeer (AWV) echter een algemeen negatief advies gegeven wat het aanleggen van regenboogzebrapaden op gewestwegen betreft. Dat was naar aanleiding van een specifieke vraag. Dat advies kwam vanuit de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen.

Kunt u meer uitleg geven bij het negatieve advies van AWV voor de aanleg van regenboogzebrapaden op gewestwegen? Hoe kwam dit advies tot stand en wat is de verantwoording voor de algemene weigering?

Wat is uw mening over het aanleggen van regenboogzebrapaden op lokale en gewestwegen?

Plant u overleg met de minister van Gelijke Kansen, Bart Somers, die zich als uitgesproken voorstander heeft geuit van regenboogzebrapaden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Van de Wauwer, U hebt inderdaad terecht gesteld dat het om een algemeen advies ging, geen specifiek advies voor een welbepaalde locatie.

De Commissie Verkeer en Mobiliteit (CVM) van AWV, vroeger onderdeel van de Adviesraad voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen (AVVG), heeft in maart 2018 inderdaad een advies verleend, op vraag van verschillende lokale besturen. Dat was een principieel advies dat stelt dat regenboogzebrapaden voor AWV eigenlijk niet kunnen, vooral vanwege de wettelijkheid. AWV verwijst daarvoor naar het verkeersreglement, meer bepaald artikel 76, 3°, alsook naar artikel 29, 2°, van het internationaal verdrag inzake verkeerstekens. Die artikels stellen dat de oversteekplaatsen voor voetgangers immers uitgevoerd worden in witte kleur en voldoen aan de wettelijk voorziene afmetingen.

AWV oordeelt bovendien dat niet alleen de tekstuele bepaling van artikel 76, 3°, van de wegcode van belang is, maar ook de tekening die erbij hoort. De achtergrond op deze tekening kent, zoals alle andere markeringen, telkens een neutrale, eenkleurige en sobere achtergrond: het zwarte of grijze wegdek met daarop de witte strepen.

Volgens het agentschap zou de markering bovendien in strijd zijn met de artikelen 1, 1°, en 1, 2°, van het ministerieel besluit van oktober 1976, het reglement van de wegbeheerder, omdat die bepalingen verbieden om verkeerstekens te gebruiken voor andere doeleinden dan aanwijzingen aan de weggebruikers te geven waarvoor zij bedoeld zijn. Ook is het verboden vermeldingen of boodschappen op een verkeersteken aan te brengen die niets met het doel van dat verkeersteken te maken hebben. Door regenboogkleuren te schilderen tussen de witte vlakken gebruikt men het verkeersteken om een boodschap mee te geven aan de weggebruiker, zo stelt men, die duidelijk niet verkeersgerelateerd is en die dus, wat AWV betreft, niet zou mogen. Dat is in eerste instantie wat is opgenomen in het advies van AWV van maart 2018.

Verder stelt het advies ook dat de herkenbaarheid van het zebrapad in het gedrang zou kunnen komen door de bijkomende kleuren, omdat ze ervoor zouden kunnen zorgen dat voetgangers afgeleid raken. AWV verwijst daarvoor opnieuw naar het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens uit 1968, dat bepaalt dat het verboden is om aanduidingen aan te brengen op verkeerstekens die de verkeerstekens minder goed zichtbaar of minder doeltreffend zouden maken of die de aandacht zouden kunnen afleiden op een wijze die de verkeersveiligheid in gevaar brengt.

Een laatste argument betreft motorrijders. Een wegmarkering over de volledige breedte van de weg zou immers een gevaar kunnen betekenen voor motorrijders. Er is een verschil in stroefheid tussen het wegoppervlak en de wegmarkeringen, waardoor wegmarkeringen gladder zijn, zeker bij regenweer. Voor motorrijders is zo'n wegmarkering over de volledige breedte van de weg niet aangewezen; voor hen dient er steeds een doorgangsbreedte, zonder markering, van minstens een halve meter te zijn, zoals bij een klassiek zebrapad.

Dat zijn de argumenten uit het negatieve advies van AWV, uit 2018, dat, zoals ik al gezegd heb, een algemeen advies is.

U had ook een specifieke vraag naar mijn mening over het aanleggen van de regenboogzebrapaden op lokale en gewestwegen. Wat lokale wegen betreft, weten we dat bepaalde gemeentebesturen regenboogzebrapaden aanleggen. Als dat de verkeersveiligheid niet in het gedrang brengt, heb ik daar uiteraard ook geen problemen mee. Als het dan specifiek over gewestwegen gaat, denk ik dat we het beste opnieuw met AWV in overleg gaan om te kijken of er geen ruimere interpretatie mogelijk is van wat zij in 2018 als basis hebben genomen.

Er zijn verschillende mogelijke soorten regenboogzebrapaden. Als men een volledige regenboog schildert zonder witte vakken, dan kan dat natuurlijk niet, want dat voldoet niet aan de Wegcode. Maar zoals u reeds zei, mijnheer Van de Wauwer, als zo'n regenboogzebrapad wel voldoet aan de beschrijving in de Wegcode en er voldoende ruimte is tussen de markeringen, dan denk ik dat we dat minstens in overweging moeten kunnen nemen. Ik wil wel niet vanuit de Vlaamse overheid gaan opleggen dat er her en der zebrapaden moeten komen. Ik wil in de eerste plaats verkeersveiligheid als absolute topprioriteit laten gelden. Ik kan me wel perfect indenken dat bepaalde lokale besturen zeggen dat er in een welbepaalde kern, waar een regime van 30 of 50 kilometer per uur geldt, wel een dergelijk zebrapad zou moeten kunnen komen en dan moeten wij dat in overweging nemen. Wat dat betreft, wil ik graag met het Agentschap in overleg gaan om na te gaan wat de mogelijkheden zijn.

U had me ook gevraagd of ik een overleg wil inplannen met mijn collega Bart Somers, die zich als een voorstander heeft geuit van dergelijke zebrapaden. Welnu, ik zit regelmatig in overleg met mijn collega Bart Somers, net zoals met mijn andere collega's binnen de Vlaamse Regering, en ik ken natuurlijk ook zijn standpunt. Wat dat betreft weet ik niet of er nog specifiek overleg nodig is, maar ik weet in elk geval dat hij er ook voorstander van is.

Opnieuw, ik denk dat het duidelijk is: als lokale besturen een regenboogzebrapad willen aanleggen dat voldoet aan de criteria die de wegcode oplegt, dan wil ik dat zeker in overweging nemen. Ik zal kijken met het Agentschap Wegen en Verkeer wat er dienaangaande in de toekomst kan gebeuren.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Dank u wel, minister, voor uw uitgebreide antwoord, met enerzijds de argumentatie van het agentschap om tot dit advies te komen en anderzijds uw bereidheid om weer in overleg te treden met het agentschap, om zo na te gaan in welke mate dat advies geactualiseerd kan worden.

U hebt het aangehaald: bij de regenboogzebrapaden die worden aangelegd, moeten de kleuren inderdaad worden aangebracht tussen de witte streken. Op een schriftelijke vraag die ik in de Senaat stelde aan de federale minister van Mobiliteit Bellot antwoordde hij dat de zebrapaden in dat geval zouden aangelegd zijn conform de Wegcode. Dat is ook het signaal dat ik kreeg vanuit de lokale besturen. Ik was dus een beetje verbaasd over de argumenten die u aanhaalde namens het Agentschap Wegen en Verkeer. Wat de herkenbaarheid betreft, zal zo'n regenboogzebrapad meer opvallen dan een gewoon.

Een argument van AWV dat u aanhaalt, is het ministerieel besluit van 1976 voor de afmetingen en plaatsingsvoorwaarden van de verkeersregels. Dat is sinds de zesde staatshervorming een bevoegdheid van de gewesten. Zult u zelf actie ondernemen om dat MB aan te passen zodat dit volledig conform het initieel besluit kan zijn?

Kunt u dit opnieuw aankaarten bij AWV? Zo kunnen we hopelijk tot een algemeen positief advies voor de aanleg van de regenboogzebrapaden op de gewestwegen komen.

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Minister, ik kan me volledig vinden in uw antwoord. Het valt toe te juichen dat gemeentes, wanneer ze de inclusiviteit in de verf willen zetten, daar van alles voor zoeken. We moeten opletten dat het geen doel op zich gaat worden, zeker niet als dat doel in strijd is met ander doelen, zoals de verkeersveiligheid, de rechtszekerheid enzovoort. U hebt dat terecht aangehaald. Er zijn andere middelen om dit misschien wat beter in de verf te zetten.

Misschien zijn er ook andere oplossingen wat de zebrapaden betreft. Ik heb hier een voorbeeld – ik kan het u jammer genoeg niet tonen – waarbij de middenberm gebruikt wordt om de regenboogkleuren aan te brengen, zodat de weg daar niet voor gebruikt moet worden.

Ik kan me vinden in uw antwoord, maar ik ben echt van oordeel dat we niet moeten zoeken om alles en overal die inclusiviteit in beeld te brengen. Er zijn andere middelen voor. We moeten oppassen dat we het niet als doel maar als middel gebruiken.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Voorzitter, ik sluit me aan bij de vraag van de heer Van de Wauwer en ik wil die volledig ondersteunen. Het gaat vooral over heel zichtbare sensibiliserende acties. Dat moet niet de regel worden, mijnheer Lantmeeters, zeker niet. Maar bij voorbaat zeggen dat er een negatief advies is, vind ik niet de juiste insteek.

Dat de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt, dat is natuurlijk de allerbelangrijkste voorwaarde. Zulke sensibiliserende acties moeten zeker kunnen.

Minister, wij willen u zeker steunen om dat bij AWW opnieuw aan te kaarten. We willen niet zomaar allerlei regeltjes gaan gebruiken van 1976, of van 1968, om ons achter te verschuilen. We moeten meegaan met de tijd en de mogelijkheden gebruiken die binnen het kader van de veiligheid kunnen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): In de lijn met de tussenkomst van mevrouw Robeyns zou ik willen zeggen dat we niet vanuit een 'neen' moeten vertrekken maar vanuit een 'ja', tenzij de verkeersveiligheid in het gedrang is. Misschien moeten we laten onderzoeken wat de specialisten daaromtrent zeggen. Bij hogere snelheden moeten we wel opletten dat de zichtbaarheid niet tegen de weggebruiker gaat spelen en met andere woorden verkeersonveiligheid gaat creëren. Dat moeten we goed uitzoeken.

Ik proef bij elk van de tussenkomsten dat de verkeersveiligheid de basisregel is, en dan moeten kijken wat mogelijk is. Dat is ook de lijn waar ik me bij aansluit.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, ik zou me eerder aansluiten bij de heer Lantmeeters. Het is zo dat er heel veel goedbedoelde initiatieven zijn. Wij steunen die. Inderdaad, onze samenleving moet openstaan voor mensen van eender welke gender, eender welke seksuele voorkeur, maar we mogen er niet voor zorgen dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt.

Als de gemeenten goedbedoelde initiatieven willen nemen, moet dat kunnen. Dat steunen wij ten volle, maar nogmaals, wil dat zeggen dat we elk initiatief moeten steunen? Er zijn zoveel goedbedoelde initiatieven, los van dat regenbooginitiatief, die we in de kijker willen zetten en waar we achter staan. We moeten toch ergens een lijn trekken? Wat kan en wat niet? Dat geldt zeker als de verkeersveiligheid daarmee in het gedrang zou komen. Het is een goedbedoelde vraag, maar ik denk dat we genoeg andere mogelijkheden hebben om het regenboogbeleid in de kijker te zetten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u voor de bijkomende elementen die nog zijn aangebracht. Het is voor iedereen overduidelijk: de verkeersveiligheid moet natuurlijk absoluut prioritair zijn. Dat is één.

Ten tweede heeft niemand hier de vraag gesteld om straks van alle zebrapaden regenboogzebrapaden te maken. Die vraag ligt hier niet. Wel ligt hier de vraag: wat als lokale besturen vragen of het kan op die welbepaalde locatie? Dat moeten we minstens met AWW voor wat betreft de gewestwegen overwegen. Opnieuw, daar sta ik zeker voor open.

De suggestie van de heer Lantmeeters die wordt gesteund door de heer Verheyden om eventueel naar de middenberm te kijken, wil ik zeker meenemen. Als we specifiek kijken, in een kleinere dorpskern of dergelijke waar men dat in de picture

zou willen brengen, is niet overal een middenberm natuurlijk. We zullen het alleszins mee opnemen. Ik zal zeker met AWW terug aan tafel gaan zitten om geval per geval te bekijken.

Ik blijf altijd hameren op de lokale autonomie. Als er vragen zijn van lokale besturen, als zij denken dat het op welbepaalde plaatsen kan, en het voldoet aan de Wegcode en het brengt de verkeersveiligheid niet in het gedrang, dan zie ik geen probleem om dat door te voeren.

Mijnheer Van de Wauwer, wat betreft het ministerieel besluit, zal ik zeker met de administratie nagaan of dat al dan niet moet worden aangepast. U hebt verwezen naar een vraag in de Senaat die daar op een positieve manier beantwoord werd. We zullen een en ander verder onderzoeken en kijken wat er in de toekomst kan.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Nogmaals dank, minister. Voor alle duidelijkheid, voor mij primeert ook in alle gevallen de verkeersveiligheid. Het gaat inderdaad niet om het opleggen van regenboogzebrapaden bij de gemeentebesturen. Omgekeerd, als een bestuur dat zelf zou willen doen, mogen we geen algemeen negatief advies geven. Ik hoop dat dat advies kan worden bijgestuurd. Heel hard bedankt daarvoor.

Mijnheer Lantmeeters, u hebt dat heel mooi verwoord om de inclusiviteit letterlijk mee in de verf te zetten. Ik hoop dat we dat op veel plaatsen gaan zien.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het opsporen van verwijderde en defecte roetfilters
– 1968 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Voorzitter, collega's, minister, deze vraag is al langer hangende. Ik heb ze opnieuw ingediend omdat ik de relevantie ervan nog steeds heel groot vind en vooral omdat er recent bleek dat er een link is tussen symptomen van covidbesmetting en luchtvervuiling. Daarover is gisteren in de commissie Leefmilieu van gedachten gewisseld.

Eind januari begin februari van dit jaar heeft de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) een studie uitgevoerd waaruit blijkt dat een op de acht roetfilters bij Euro 5-dieselwagens defect is. Dat is op zich een probleem omdat een defecte roetfilter wel erg veel fijn stof uitstoot. VAB heeft vastgesteld dat als je de resultaten van die studie zou extrapoleren naar alle dieselwagens van ons land, er mogelijk 165.000 dieselvoertuigen zouden rondrijden met een defecte of verwijderde roetfilter. Misschien is de steekproef klein, maar de grootteorde is wel duidelijk. Er is alleszins een heel groot aantal dieselwagens dat rondrijdt met een sterk vervuilende uitlaat.

Die problematiek is niet nieuw. We weten er al lang heel veel over. Ik ondervroeg in de vorige legislatuur toenmalig bevoegd minister Weyts al een aantal keren hierover. Hij gaf mij toch tenminste de indruk dat hij van plan was om daar iets aan te doen. Ik heb ook u vorig jaar al daarover bevraagd. U gaf toen aan dat er een studie was maar dat die nog niet gevalideerd was op dat moment.

De Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) bracht op 11 april 2019 een volgende versie uit van het rapport 'Roetfilterproject'.

Dit rapport bevat een aantal aanbevelingen om roetfilterfraude en defecte roetfilters op te sporen tijdens de periodieke technische keuring. Alvorens over te kunnen gaan tot het opstarten van deze controle, rekent het rapport op een zeer ambitieus implementatietraject van minstens een jaar. Daarnaast verwijst het rapport nog naar een aantal specifieke strategieën die de voertuigfabrikanten kunnen hanteren. Zij geven de aanbeveling om dit verder te onderzoeken. Ook de keuringscentra zijn dus mee vragende partij om hier een oplossing voor te zoeken en te vinden.

Minister, hebt u ondertussen een gevalideerd rapport ontvangen van GOCA over het roetfilterproject?

Eén voertuig met een kapotte roetfilter stoot ongeveer evenveel fijn stof uit als 720 Euro 5-dieselwagens of meer dan 8000 Euro 6-dieselwagens met een goed werkende roetfilter. Het is dus noodzakelijk om die grote hoop dieselvoertuigen met een kapotte of verwijderde filter zo snel mogelijk op te sporen.

Wat is de huidige stand van zaken? Voor wanneer is het implementatietraject van de PN-meettoestellen (particle number) voorzien? Hoe worden in tussentijd de defecte en verwijderde roetfilters opgespoord? Welke technieken worden hiervoor gehanteerd? Is er al duidelijkheid over de wijze waarop de ingebouwde roetfilterregeneratie geïntegreerd kan worden in de nieuwe fijnstofmeting met een PN-meettoestel? Zo niet, wanneer verwacht u hierover meer duidelijkheid?

Minister, nogmaals, ik stel die vraag aan u omdat u natuurlijk bevoegd bent maar ook omdat toenmalig bevoegd minister Weyts vorige legislatuur een aantal keer met concrete engagementen aangegeven heeft om hier iets aan te doen omdat hij het probleem echt wel zag.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Danen, dank u wel voor uw vragen. Op uw eerste vraag kan ik u een positief antwoord geven. We hebben dat rapport ontvangen en we gaan het ter beschikking stellen van de commissie. Het kan zo meteen worden doorgemailed zodat iedereen dat kan bekijken.

Ik wil wel graag meegeven dat het eindverslag van de studie eind 2019 door GOCA Vlaanderen overgemaakt is aan het kabinet en de administratie. Daarin werd meegegeven dat de meetresultaten dateren van 2018 en de technologie ondertussen geëvolueerd is, zowel die van de personenwagens als van de PN-meettoestellen. Het is dus geen heel recente studie, en bevat gegevens van 2018. Nadien is er nog een en ander geëvolueerd.

U verwijst naar engagementen die misschien in het verleden zijn gemaakt over de invoering van de PN-meettoestellen. Ik wil toch even meegeven dat wij in eerste instantie kijken naar wat de Europese regelgeving ons oplegt. We hebben wat dat betreft de Europese richtlijn 2014/45. Hierin is bepaald dat wat betreft controle op de uitstoot van dieselvoertuigen, men de opaciteitstest hanteert. Wat bedoelt men hiermee? Met de opaciteit of de ondoordringbaarheid meet men de uitlaatgassen die elke voertuig uitstoot. Indien een voertuig bij deze test de door de fabrikant opgelegde normen overschrijdt, leidt dit tot een afkeuring van het voertuig. Dit wordt gezien als een groot gebrek.

In de studie van GOCA Vlaanderen doet men onderzoek en testen met een PN-meter. Hierbij wordt het aantal stofdeeltjes gemeten in de uitstoot van een dieselvoertuig. Uit de studie van GOCA Vlaanderen blijkt dat bij een dergelijke meting het eenvoudiger is om een defecte of verwijderde roetfilter op te sporen. Dat is de facto met de PN-meter, terwijl de Europese richtlijn en in Europa tout court nog altijd gebruik wordt gemaakt van de opaciteitstesten.

Die opaciteitstesten zijn dus iets minder streng dan testen met de PN-meter. Maar om op dit ogenblik ons al veel strenger op te stellen dan de Europese normen? We weten dat de luchtkwaliteit ieder van ons aanbelangt, maar ik denk dat we hier in eerste instantie moeten kijken naar wat in de nieuwe Europese richtlijn die er zit aan te komen, zal staan. Als daarin de PN-meting als de juiste en meest zaligmakende meting wordt vooropgesteld, zullen we die in Vlaanderen uitvoeren. Op dit moment denk ik dat we ons best aan de huidige Europese richtlijn houden.

Vervolgens wil ik ingaan op uw deelvragen, over welke stappen we ondernemen zodra Europa vraagt om de PN-meting te gebruiken. Het implementatietraject omvat een aantal elementen zoals het opstellen van het wetgevend kader; het valideren van het lastenboek; de homologatie van een PN-toestel door een erkend instituut; het testen in enkele Vlaamse keuringscentra; de productie van de PN-toestellen conform het lastenboek. Dit traject duurt om en bij de twaalf maanden.

De invoering van de PN-toestellen in de Vlaamse keuringsstations hangt af van een aantal externe factoren. De belangrijkste factor is de beschikbaarheid van gehomologeerde toestellen.

In Nederland en Duitsland is men momenteel bezig met het introduceren van een PN-meting in hun periodieke technische controle, maar of dit naast een opaciteitstest een bijkomend element van de keuring wordt, daarover wachten we op wat zij daarover zullen communiceren.

Keuringscentra kunnen nu enkel verwijderde roetfilters opsporen. We hebben allemaal het bericht van VAB gezien waarin na weliswaar beperkt onderzoek gezegd werd dat er bij een op acht roetfilters een defect zou kunnen zijn. Als men moedwillig een roetfilter zou verwijderen, dan is dat perfect vast te stellen in de keuring en moet daar tegen opgetreden worden en zal dat voertuig worden afgekeurd. Als dit niet moedwillig is gebeurd, dan weet ik niet of men daar zodanig hard aan moet tillen. Opnieuw, het onderzoek van VAB is eerder een beperkt onderzoek.

Wat uw laatste deelvraag over de roetfilterregeneratie betreft, moet ik opnieuw verwijzen naar de studie zelf. De studie van GOCA Vlaanderen toont aan dat tijdens de actieve regeneratie van de roetfilter de uitstoot van deeltjes drastisch toeneemt. Echter, onmiddellijk na regeneratie daalt het aantal deeltjes weer drastisch. Het is de bedoeling de PN-metingen niet tijdens het regeneratieproces van de roetfilter uit te voeren. Dit kan worden gerealiseerd door het meten van de temperatuur van de uitlaatgassen. Mogelijk is het dan zo dat de technologie van de PN-meettoestellen, die nog bijna allemaal prototypes zijn, het best verder ontwikkeld wordt om zo tot fijnere en betere meetresultaten te komen en zo ook een bijdrage te leveren aan de luchtkwaliteit.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik moet zeggen, ik voel of ik hoor wel een heel andere tonaliteit dan bij uw voorganger, hoewel het natuurlijk moeilijk is om dat digitaal aan te voelen. Ik moet ook wel zeggen dat minister Demir gisteren op dat vlak een heel voluntaristische houding aannam inzake luchtvervuiling, hoewel we haar daar niet rechtstreeks over bevraagd hebben. Ze zei een aantal initiatieven te zullen nemen om luchtvervuiling terug te dringen. Ik zou dan ook willen vragen om met haar zeker in zijn gesprek te gaan, want fijn stof en luchtvervuiling zijn sluipmoordenaars. Zoals u weet is Vlaanderen een van de hotspots op dat vlak. Elk jaar zijn er een aantal extra overlijdens te wijten aan fijn stof.

Nu, ik heb een paar bijkomende vragen. Kunt u me eerst en vooral een tijdspad aangeven, of ten minste een idee, van wanneer die PN-meettoestellen voorhanden zullen zijn in de keuringscentra. Ik krijg toch te horen dat veel auto's gewoon niet

worden opgemerkt als ze een defecte roetfilter of zelfs als ze geen roetfilter hebben. Dat is toch wel een probleem. Zoals ik al zei, doet iedereen wat mij betreft maar op, als er van alles genoeg is. Maar gezonde lucht, die is schaars. Als we merken dat een wagen met een slecht werkende of een kapotte roetfilter tot achtduizend keer vervuilerder is dan een wagen met een goed werkende filter, dan is het toch wel een groot probleem, zeker als we willen, zoals nu, dat mensen vaker te voet gaan of de fiets gebruiken. Dat moet dus aangepakt worden.

Ik denk ook dat wachten geen zin heeft, want het zal toch aangepakt moeten worden, en dus bent u maar beter ambitieus, in plaats van achteraan de Europese tabel te bengelen. Mijn vraag is heel concreet: kunt u me een tijdsplan aanreiken voor wanneer die PN-meettoestellen voorhanden zullen zijn?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik denk dat de vraag van collega Danen inderdaad relevant is, mede vanwege de conclusie uit de studie van VAB. VAB stelt immers dat er zo'n 142.000 wagens ten onrechte uit de Vlaamse lage-emissiezones (LEZ's) worden gebannen. Uit de test blijkt dat een op de vier wagens met een Euro 4-dieselmotor over een perfect werkende roetfilter beschikt en dus niet meer fijn stof uitstoot dan een wagen met een Euro 5-dieselmotor. Die wagens worden dus onterecht uit onze Vlaamse steden verbannen, tenzij de eigenaars ervan een dagpas of toeslag betalen. VAB stelt ook dat dat discriminerend is. In de plaats van de euronorm zouden we de moderne fijnstofdeeltjesteller moeten gebruiken.

De fout die de Vlaamse overheid volgens VAB maakt, is dat we in Vlaanderen alle Euro 4-dieselwagens gelijk behandelen, zonder onderscheid te maken tussen auto's met of zonder roetfilter. Uit de controle van de roetfilter kan men nochtans tijdig problemen met een roetfilter detecteren en kan men de eigenaar verwittigen dat er maatregelen genomen moeten worden. Dat levert toch wel een significante besparing op, want een herstelling kost tussen 200 en 400 euro, terwijl de vervanging van een roetfilter meer dan 4000 euro kan gaan kosten. De aanpassing van de metingen zou de efficiëntie van onze LEZ's en onze LEZ-regelgeving vergroten en een pak sociale onrechtvaardigheid wegnemen. De mobiliteitsclub stelt zich dan ook de vraag of het nodig is om een complex instrument als een LEZ in te voeren, als een efficiënte controle van de roetfilter veel meer effect heeft op de luchtkwaliteit voor iedereen. Mijn vraag is dan ook, minister, om zo snel mogelijk nieuwe meetinstallaties te installeren.

Zult u wagens met een euro 4-dieselmotor die beschikken over een perfect werkende roetfilter, ook weer toelaten tot de LEZ's?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, het geluid was hier weggefallen, ik heb het antwoord van de minister slechts gedeeltelijk gehoord.

In februari 2017 ben ik al tussengekomen over dit thema, meer specifiek over het uitschakelen van de AdBluefunctie. Dat werd in Duitsland gedetecteerd. Er zijn enorm veel vrachtwagens waar de AdBluefunctie werd uitgeschakeld. De AdBlue-dienst moet de roetuitstoot helpen beperken. Ze kon opnieuw vrij eenvoudig worden ingeschakeld op het moment dat men naar de keuring moet.

Ondertussen gebruikt men dan geen AdBlue. Dat is een kaakslag voor iedereen die probeert om het wel goed te doen. Ik heb indertijd van minister Weyts het antwoord gekregen dat het bijzonder moeilijk was om dat op te sporen. Men moet een 'smoking gun' hebben. Als men het terug kan inschakelen als men naar de keuring moet, is dat bijzonder moeilijk traceerbaar.

In uw antwoord hebt u elementen aangereikt die mij doen concluderen dat dat inmiddels opgelost is. Mijn vraag is daarmee achterhaald. Zo niet, dan wil ik de vraag bijkomend stellen: wordt er met dit fenomeen rekening gehouden? Kan het worden aangepakt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Danen, u vraagt specifiek naar een tijdspad. U vraagt wanneer de PN-toestellen worden geïntroduceerd bij onze keuringscentra. Ik wil nog even verwijzen naar wat ik daarstraks gezegd heb. De Europese richtlijn schrijft vandaag die opaciteitstesten voor. Die moeten we opleggen in onze keuringscentra. Dat gebeurt vandaag ook nog altijd. We kunnen dan strenger zijn dan Europa en na de opaciteitstesten ook de PN-metingen doorvoeren. We moeten de luchtkwaliteit niet beperken tot de regels in Vlaanderen, we moeten dat wat ruimer bekijken.

We kijken naar de Europese richtlijn. Zal die worden aangepast? Zo ja, dan heeft men een tijdspad van om en bij de twaalf maanden. Daarbij moet enerzijds het wetgevend kader worden aangepast en anderzijds is er het verhaal van het valideren van de lastenboeken, de homologatie van de PN-toestellen, die aan wijzigingen onderhevig zijn, en het testen in enkele Vlaamse keuringscentra. Kortom, het duurt ongeveer een jaar. Zodra de Europese richtlijn en onze eigen wetgeving zijn aangepast. Maar we moeten ons in eerste instantie aligneren met die Europese Richtlijn, die vandaag nog altijd de opaciteitstesten verplicht. De PN-metingen kunnen we vrijblijvend doen. Op dit ogenblik zijn ze niet verplicht.

Mijnheer Verheyden, een voertuig met een defecte roetmeter dat voldoet aan de Euro 5-norm zou meer fijn stof uitstoten dan een Euro 4-normvoertuig. U vraagt me of ik daarvoor de lage-emissiezones zou aanpassen. De Vlaamse overheid heeft het kader voor de LEZ-regelgeving gecreëerd, verder is het aan de lokale besturen om al dan niet een LEZ-reglement in te voeren en daar te bepalen welke voertuigen al dan niet binnen mogen. Dat is één. Ik kan zelf moeilijk zeggen dat ik vanaf nu de Euro 4 met een goede roetfilter wil toelaten in de LEZ-zones. Dat is niet aan mij om dat te bepalen, dat is aan de lokale besturen die een lage-emissiezone hebben ingevoerd.

De Euro 5 met een defecte roetfilter zou meer fijn stof uitstoten dan die Euro 4. Mensen die moedwillig een roetfilter verwijderen of kapotmaken, zijn niet goed te praten. Ze zijn bezig met ieders gezondheid. Mijnheer Danen, u noemde het fijn stof een moordenaar. Niemand gaat toch moedwillig meer fijn stof uitstoten en de roetfilter verwijderen of defect maken? Er zullen er natuurlijk altijd een aantal zijn die hun voertuig willen opdrijven of minder laten verbruiken of wat dan ook. Moeten we op basis van die enkelen een heel nieuw systeem uitrollen? Daar heb ik mijn twijfels bij. Het belangt eenieder aan dat we zo weinig mogelijk fijn stof uitstoten. Zowel onze voertuigen als onze toestellen moeten telkens worden geëvalueerd, in de hoop dat er op die manier veel minder fijn stof wordt uitgestoten.

Mijnheer Ceyssens, u vraagt naar de AdBluefunctie in de vrachtwagens. Daar heb ik vandaag niet onmiddellijk een antwoord op. Ik zal navragen wat daar aan de gang is. Nu ging het specifiek over de roetfilters die worden beschadigd of eruit gehaald om het voertuig wat minder te laten verbruiken of er zelf voordeel uit te halen.

Opnieuw, we moeten ons in eerste instantie aligneren met de Europese richtlijnen. We houden vast aan de opaciteitstesten. Als straks de richtlijn geldt om overal in plaats van een opaciteitstest een PN-meting uit te voeren, dan zullen we dat zeker doen.

Ik wil daarbij nog aangeven waarom we nu niet automatisch willen overschakelen naar die PN-meting. Als iemand niet weet dat hij vandaag met een defecte roetfilter rijdt, dan komen daar onmiddellijk heel wat extra kosten bij. De vervanging van een roetfilter kost 4000 euro. Voor degenen die het moedwillig doen, is elk bedrag natuurlijk te laag, maar wie het niet moedwillig doet, en bij wie het wordt vastgesteld door die opaciteitstest, die zal de filter uiteraard wel moeten laten herstellen. Dat komt op 4000 euro. Dat moet dan gebeuren, maar we moeten daar rekening mee houden, we kunnen niet zomaar iedereen op kosten jagen. Dat is niet de bedoeling, maar luchtkwaliteit is natuurlijk heel belangrijk. We moeten opnieuw aligneren met het Europese verhaal.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, ik vind uw laatste opmerking een beetje vreemd, ik weet niet precies wat u daarmee bedoelde. Als iemand met een grote barst in zijn ruit zit, wordt verwacht dat die vervangen wordt, ongeacht de kosten. Als iemand een gat in zijn achteruit heeft, wordt die ook vervangen, dat zijn ook hoge kosten. Het klopt niet helemaal, de prijs van een roetfilter ligt wel hoog, maar dat hangt af van het merk. Er zijn luxemerken die inderdaad zoveel kosten. Een eenvoudig merk kost veel minder. Soit, dat is niet de kern van de zaak.

Wij zijn ook Europa. Ik vind het goed dat u wilt aligneren met Europa. We kunnen natuurlijk ook het voortouw nemen en mee aan de regelgeving sleutelen en die misschien wat strenger maken. Nogmaals, we hebben een dichtbebouwde regio met heel veel oude dieselwagens, het is belangrijk dat die minder fijn stof gaan produceren. Ik zou u willen vragen om daar het voortouw te nemen om te pleiten voor strenge testen.

Nog een suggestie. Er zijn nog altijd bedrijven in Vlaanderen of in België die promotie maken voor het weghalen van roetfilters. Het is geen Vlaamse bevoegdheid. Ik wil suggereren aan uw federale collega van Consumentenzaken om dat soort bedrijven te sanctioneren en te verbieden. Dat kunnen we vandaag de dag echt niet meer tolereren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over vervuiling door de elektrische deelstep – 1976 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): De elektrische deelstep heeft reeds in heel wat Vlaamse steden en gemeenten zijn intrede gedaan. De deelstep wordt gepromoot als een duurzaam en milieuvriendelijk alternatief voor andere vervoersmodi, maar die milieuvriendelijkheid komt op losse schroeven te staan. Volgens onderzoekers van de Brusselse universiteit ULB blijkt dat de elektrische deelstep vervuilender is dan andere transportmiddelen waarvoor hij een alternatief biedt, omdat zijn levensduur te beperkt is.

De ULB publiceerde die bevinding in een studie. De onderzoekers gingen het gebruik van de deelstep na in Brussel. Een elektrische deelstep stoot in het algemeen 131 gram CO₂-equivalent uit per afgelegde kilometer. Die uitstoot is echter voor vierde vijfde het gevolg van de productiefase in China, zo blijkt uit de studie. In België is de uitstoot het resultaat van het plaatsen en ophalen en opladen van de steps.

De deelstep vervangt vooral het openbaar vervoer, maar ook de auto: een privéauto, deelauto, taxi of Uber. Die laatste is het meest belastend voor het klimaat, met 110 gram CO₂-equivalent per kilometer. De deelstep vervuult dus meer. De reden is de beperkte levensduur ervan. Om minder vervuilend te zijn dan andere transportmiddelen, zou de deelstep gemiddeld 9,5 maanden gebruikt moeten worden. In de praktijk blijkt dat de toestellen gemiddeld slechts 7,5 maanden meegaan.

In hun studie reiken de onderzoekers ook een aantal oplossingen aan. Om de levensduur te verlengen moeten er een aantal maatregelen genomen worden. De deelsteps moeten sterker worden, efficiënter onderhouden worden, ze moeten voorzichtiger gebruikt worden, het vandalisme moet verminderen – wat misschien niet zo gemakkelijk aan te pakken is – en de weginfrastructuur moet worden verbeterd.

Minister, zult u minimumcriteria opleggen aan de fabrikanten en aanbieders van deelsteps inzake kwaliteitseisen, zodat men de levensduur van de elektrische steps kan verlengen?

Zullen er met de aanbieders van de elektrische deelsteps en met de lokale besturen afspraken gemaakt worden inzake het onderhoud van de deelsteps?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank voor uw vraag. Het reglement en de vergunningen voor deelsteps, en deelmobiliteit in het algemeen, wordt momenteel door de steden en gemeenten zelf geregeld. Dit betekent dat een stad of gemeente zelf bepaalt aan welke voorwaarden een aanbieder van gedeelde mobiliteit dient te voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning binnen de stad of gemeente.

De Vlaamse overheid wil de lokale besturen hierin ondersteunen en in het kader hiervan worden verschillende mogelijke kwaliteitseisen gebundeld door de administratie. Dit wordt vervolgens aan de lokale besturen ter beschikking gesteld zodat zij als het ware een handvat of kader hebben om te kijken welke vormen van deelmobiliteit ze het best kunnen gebruiken en hebben dus een ietwat langere levensduur om dat milieubewust te kunnen doen. Binnen deze kwaliteitseisen die de administratie allemaal inzamelt, wordt momenteel verder onderzocht welke eisen er specifiek gesteld kunnen worden inzake slijtage en eventueel ook vandalisme, want dat is een heikel punt.

Verder heb ik ook begrepen dat er ondertussen nieuwe versies van de elektrische step ontwikkeld zijn die minder onderhevig zijn aan slijtage en vandalisme, waardoor de levensduur van de steps zou toenemen. Dit lijkt me een evolutie die zeker ook vanuit de sector zelf ondersteund wordt, omdat een langere levensduur van de elektrische steps ook voor de aanbieders van gedeelde mobiliteit een interessant en meer lucratief gegeven is.

Indien een vervoerregio bepaalt dat op bepaalde knooppunten binnen de vervoerregio deelsteps een onderdeel dienen uit te maken van het vervoer op maat, dan zullen bij het contracteren van de aanbieders ook specifieke kwaliteitseisen opgelegd worden. Dat is logisch en dat gaat iets ruimer dan alleen de lokale besturen. Dan kijkt men specifiek naar de vervoerregioraden en naar het vervoer op maat.

Er zullen met de aanbieders van de elektrische deelsteps en met de lokale besturen afspraken worden gemaakt inzake het onderhoud van de deelsteps. Ik moet opnieuw verwijzen naar de lokale besturen, die specifieke exploitatievoorwaarden uitschrijven om deelsteps of deelmobiliteit op hun grondgebied toe te laten. Zij maken hun eigen reglement op. Zij zorgen voor specifieke exploitatievoorwaarden.

Daar kunnen zij zelf specifieke voorwaarden in opnemen inzake onderhoud, levensduur en dergelijke meer.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Mijn vraag is eigenlijk: zou het niet nuttig zijn dat de Vlaamse overheid ook minimum-criteria oplegt? Uiteraard moeten we de gemeenten niet te veel beperken, ze moeten een zekere vrijheid hebben om zelf te beslissen wat ze met hun deelsteps of andere vormen van mobiliteit willen. Maar is het in verband met die deelsteps toch niet nuttig om een aantal minimumcriteria op te leggen? Dan is men nog vrij om zelf te bepalen met wie en met wat men in zee gaat. We hebben het daarnet over het fijn stof gehad en CO₂ speelt ook een belangrijke rol. Ik denk toch dat het belangrijk is dat we vanuit de overheid minimumcriteria opleggen aan de gemeenten zodat die daarop kunnen inspelen.

Ik heb nog een bijkomende vraag in verband met de weginfrastructuur. Dat was ook een van de knelpunten volgens de ULB-studie. Bent u bereid om ook de weginfrastructuur te verbeteren in functie van de deelsteps? Want het is evident dat een goede weginfrastructuur ook de levensduur van de huidige deelsteps verhoogt en bijgevolg een gunstig effect heeft op de milieuvriendelijkheid ervan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, dank u wel voor de bijkomende vraag. U vraagt of de Vlaamse overheid geen minimale criteria kan opleggen. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft dat inderdaad wel degelijk onderzocht en is gaan kijken of we een bepaald Vlaams label moeten opleggen. Men is in welbepaalde werkgroepen bezig om te kijken wat specifiek kan. Maar om zonder meer alle deelsystemen samen te nemen en om daar een kwaliteitskader voor uit te werken, dat is sowieso een heel pak moeilijker. We hebben de e-steps, de e-fietsen en dergelijke, maar om voor alles een groot globaal kwaliteitskader op te maken of daar een aantal minimumcriteria voor op te leggen, daarvan is men na heel wat overleg met de verschillende sectoren tot de conclusie gekomen dat dat moeilijk was.

Anderzijds kunnen de lokale besturen bij aanbestedingen het kwaliteitskader zo hoog mogelijk leggen, zo hoog als ze zelf willen. Maar dat vanuit Vlaanderen opleggen, lijkt moeilijk, zo zegt men vanuit de werkgroep. Men kan eventueel werken aan een soort Vlaams label en dat is men verder aan het onderzoeken. Maar op dit ogenblik zit het bij de lokale besturen om de deelmobiliteit op hun grondgebied al dan niet toe te laten en de erkennings- en toelatingsvoorwaarden te bepalen. Zij zullen sowieso focussen op de kwaliteit. Zoals ik daarstraks al heb gezegd, is het ook voor de sector meer lucratief wanneer de levensduur van de toestellen langer is en wanneer de toestellen ook minder onderhevig zijn aan vandalisme. Eigenlijk is dat een win-win voor iedereen. Ik hoop dat vanuit de sector zelf heel fel wordt gefocust op die bijkomende kwaliteitseisen. Maar om nu te gaan zeggen dat het daar en daar aan moet voldoen? Ik denk dat we de vrijheid moeten laten aan de lokale besturen en aan de sector, waarin onderling de nodige concurrentie aan de dag wordt gelegd.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, we leven op hoop. U bent aan het bekijken of een Vlaams label mogelijk kan zijn. Dat kunnen we enkel maar toejuichen want dat zal ook zijn nut hebben. Het kan misschien ook een nuttige oefening zijn om ook de andere verkeersmodi te bekijken wat hun vervuiling betreft. Dat is een oefening die op langere termijn moet gebeuren. Ik hoop dat men daar wat werk van kan maken. Iedereen, los van welk vervoermiddel hij ook

gebruikt, kan zijn duit in het zakje doen wanneer het gaat over luchtkwaliteit en dergelijke. Maar ik heb begrepen dat we op hoop mogen leven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financiering van de Antwerpse premetro – 1977 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Hannes Anaf aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ongebruikte premetro tunnels in Antwerpen – 2040 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, Antwerpen hoopt dat voor het einde van deze legislatuur in 2024 de ongebruikte premetro tunnel en -stations worden geopend. Uit een kosten-batenanalyse van De Lijn blijkt dat het openen van de premetro tunnel onder de Kerkstraat en de Pothoekstraat en de premetro-stations Stuivenberg, Willibrordus, Drink en College heel wat voordelen heeft. Het zou zorgen voor bijna 700.000 extra reizigers per jaar. Bovendien bedraagt de netto-opbrengst volgens deze studie 34 miljoen euro over een tijdspanne van dertig jaar. De opening van deze premetro tunnel en -stations is dan ook zeer belangrijk voor de mobiliteit in Antwerpen. Ook voor De Lijn is het openen van deze infrastructuur een prioriteit.

Alleen is de vraag wie dat allemaal gaat betalen, want momenteel zouden er geen budgetten zijn. De kosten-batenanalyse toont nochtans aan dat het daadwerkelijk de moeite is om te investeren in deze tunnel en stations. In de kosten-batenanalyse is er sprake van een opening in 2024, maar De Lijn wacht de detailstudie over de timing af. Daarnaast is er nog de financiering. Volgens de studie kost het in gebruik nemen van de koker en de premetro stations 54 miljoen euro.

Een timing is er nog niet. Die zal er pas komen als de detailstudie is uitgevoerd. Deze detailstudie zal dit jaar blijkbaar worden opgestart. Daarin wordt niet alleen gekeken naar het technische luik, maar ook naar de timing en de financiering. De premetro tunnel en de -stations zijn er al, maar dat wil volgens De Lijn nog niet zeggen dat die direct in gebruik kunnen worden genomen. Budget en timing zullen immers ook afhangen van het beschikbare investeringsbudget van De Lijn de volgende jaren en van de andere vragen en uitdagingen in Vlaanderen. Minister, waarom wordt de detailstudie over de timing pas dit jaar opgestart?

In het kader van het Oosterweelproject is het realiseren van een modal shift, zowel voor de stad als voor Vlaanderen, een prioriteit. De ingebruikname van de premetro tunnel en -stations kan hierin een belangrijke rol spelen. De modal shift is een beleidskeuze. Waarom zijn er voor de ingebruikname van de premetro tunnel en -stations dan geen budgetten beschikbaar? Engageert u zich om samen met De Lijn een versnelling hoger te schakelen en toch budgetten vrij te maken zodat nog tijdens deze legislatuur de koker en de premetro stations in gebruik kunnen worden genomen?

De voorzitter: De heer Anaf heeft het woord.

Hannes Anaf (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, het was mijn goede collega Ben Segers, districtsschepen van Mobiliteit in het district Borgerhout die via de

procedure van openbaarheid van bestuur die studie opgerakeld heeft. Het is op zich een beetje vreemd dat die op die manier bij ons moet geraken. Maar goed.

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) werden de sociaal-economische kosten en baten van het afwerken van de premetrotunnel Kerkstraat-Pothoekstraat en de opening van de premetrostations Stuivenberg, Willibrordus, Drink en College bestudeerd. De gevolgen bleken zeer positief op verschillende vlakken. De collega heeft er al naar verwezen. Het zou gaan om een serieuze optimalisatie van het tram- en busnetwerk in de stad Antwerpen en een daling van de exploitatiekosten. Er zijn significante bereikbaarheidseffecten, met een tijds-winst voor een groot aantal verkeersgebruikers, een afname van de reistijd met het openbaar vervoer en de auto, een netto-reizigerswinst van 700.000 reizigers en een verwachte grote daling van geluidshinder, ongevalskosten en luchtmissies. Daarnaast worden ook indirecte sociaal-economische effecten voor de stad Antwerpen verwacht: een stijgende competitiviteit, de arbeidsmarkt zou beter functioneren, de transportkosten zouden afnemen en de aantrekkingskracht zou verbeteren door de grotere bereikbaarheid. Het is dus een analyse die op alle vlakken zeer gunstig is. Natuurlijk moet het budgettair kader ook kloppen. Er is een geactualiseerde investeringskost van 54 miljoen euro. Dat lijkt een heel groot bedrag, maar het heeft geactualiseerde baten van 88,4 miljoen euro. Dus ook het financiële plaatje ziet er rooskleurig uit.

Minister, wij hebben een aantal maanden geleden, toen we nog fysiek konden samenkomen, een hele lange bespreking gehad over de voortgangsrapportage van Oosterweel. Ik herinner mij dat ik u toen een aantal vragen gesteld heb over de modal shift van 50/50 en dat ik er niet zo van overtuigd was dat die gehaald zal worden, als je kijkt wat er momenteel in het Vlaams regeerakkoord staat en zeker wat er in de begroting aan budgetten is opgenomen voor projecten in de regio.

We hebben dit op 10 maart gecommuniceerd. Op 11 maart was er een communicatie van De Lijn die aangaf dat men superenthousiast was en dat men dit jaar de detailstudies nog wilde opstarten om hier zo snel mogelijk aan verder te werken. Dan was er uw reactie, minister, en die verbaasde mij. U zei dat er eigenlijk nog helemaal geen budget voor was voorzien. Als die shift niet wordt gerealiseerd, zijn we miljarden euro's aan het investeren in beton in de regio rond Antwerpen, waarbij we uiteindelijk toch even lang in de file gaan staan. Als u blijft volhouden dat die 50/50-modal shift kan worden gehaald in Antwerpen, die trouwens zo belangrijk is, waar zijn dan de budgetten? Dit is toch een fantastisch project, dat daar absoluut in zou moeten kunnen passen: 700.000 reizigers die erbij komen op het openbaar vervoer.

Minister, erkent u het grote belang van het realiseren van dit project voor het realiseren van de modal shift in Antwerpen? Bent u bereid om hiervoor prioritair het nodige budget vrij te maken? Een zeer belangrijke vraag is: welke timing stelt u hierbij voorop?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u voor de vraag over de premetrostations in Antwerpen. Er zijn ook al heel wat schriftelijke vragen over gesteld. Het boeit zeker iedereen die uit de Antwerpse regio komt.

Het bereiken van de modal shift, waar we wel degelijk aan willen vasthouden, willen we op verschillende manieren zien gebeuren en kan niet afhangen van één welbepaald project, bijvoorbeeld het verhaal van de premetro's, maar van een geheel van maatregelen, waarbij zeker ook alle andere duurzame modi een zeer goede plaats moeten hebben. Dan denk ik aan de talrijke fietsverbindingen. Ik wil hierbij onmiddellijk verwijzen, zoals de heer Anaf heeft gedaan, naar wat we in de commissie hebben gehad over Oosterweel en het Toekomstverbond en het

voorliggende plan van de vervoerregioraad. Daarin geeft Antwerpen zelf duidelijk aan dat het alles op alles zet om die modal shift te behalen en dat het daartoe een veelheid aan elementen zal inzetten.

Koken kost geld. Hoe meer middelen we hebben, hoe meer we zouden kunnen doen. Het is natuurlijk altijd belastinggeld dat we aanwenden en we moeten dat altijd op een zeer zorgvuldige manier aftoetsen. Ik denk dat we project per project moeten aftoetsen op de kostprijs en de positieve impact die dit finaal op de realisatie van de modal shift zal hebben. Aan het verhaal van de premetro hangt een serieus prijskaartje, dat moet ik niet vertellen. U weet ook dat specifiek voor heel de realisatie er nog geen extra middelen zijn voorzien. En het zal moeilijk zijn om dit te realiseren indien ik geen extra middelen hiervoor mag verwachten.

Het klopt dat de MKBA-studie, die dateert van 29 maart 2019, spreekt over grotere opbrengsten dan kosten. Dit uiteraard in het kader van een meting van maatschappelijke kosten en baten die in de feiten geen euro's zijn maar omgezet worden in euro's om te kunnen afwegen.

Als ik louter en alleen de financiële afweging maak, dan wordt de totale investeringskost geraamd op 43,9 miljoen euro en de onderhoudskost op bijna 1,7 miljoen euro per jaar. Er zijn uiteraard ook winsten door het schrappen van de bovengrondse tramlijn 24 en de afschaffing van buslijn 23, waardoor de exploitatiekost met 500.000 euro per jaar zakt. Dit betekent in puur financiële cijfers en zonder de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) dat er een investering nodig is van 43.907.500 euro en dat er een jaarlijkse kostenstijging van 1.181.900 euro zal zijn.

Waarom maak ik deze berekening? Omdat we alleen zaken kunnen realiseren met de middelen die we effectief in harde euro's ter beschikking hebben. Hiermee wil ik geen afbreuk doen aan de MKBA van 29 maart 2019, want die is uitermate belangrijk om mee te bepalen of een project nuttig is of niet, maar de analyse zegt niet of dit project haalbaar is binnen een begroting met harde euro's. Uit de MKBA blijkt dat dit project effectief nuttig is.

Zoals u weet, zijn alle uitdagingen inzake mobiliteit in Vlaanderen uitermate groot. We hebben heel wat vragen van burgers, heel wat vragen van de lokale overheden en er komen nog heel wat belangrijke investeringen op ons af. U weet dat er tal van studies lopende zijn waarbij er telkens opnieuw prioriteiten moeten worden vastgelegd, net omdat er zoveel op ons afkomt.

Daarom moeten we keuzes maken en we moeten ze over meerdere jaren spreiden. De keuzes die deze regering heeft gemaakt, vinden we terug in ons regeerakkoord dat geldig is tot mei 2024. Daarin staan specifieke keuzes inzake grote investeringsprojecten. Dat weet u allemaal.

Het opzet is om tijdens deze legislatuur de niet-gebruikte premetrostations in Antwerpen te operationaliseren en een studie uit te voeren naar de doortrekking van de premetro Bisschoppenhoflaan. Het is binnen dit kader dat er tijdens deze legislatuur zal gewerkt worden.

Zoals u weet, voorzag de begroting van 2020 in een investeringsdotatie voor De Lijn van 160.471.891 euro. Op basis hiervan heeft De Lijn haar investeringsprogramma opgemaakt voor 2020 waarbij er geen middelen voorzien werden voor deze twee projecten. Voor deze twee studies waren er in de meerjarenplanning van De Lijn wel middelen voorzien voor 2021. Intussen hebben we de begrotingscontrole binnen de Vlaamse Regering achter de rug en zal de aangepaste begroting aan het Vlaams Parlement worden voorgelegd en ook in deze commissie besproken worden. Hierin zijn bijkomende middelen voorzien voor De Lijn, waarbij ik de beslissing genomen heb om de twee aangehaalde studies naar voren te trekken. Ze

zullen dus niet ten vroegste pas in 2021 worden opgestart, maar dit jaar al. Op deze manier kan De Lijn de studies opstarten en het projectteam samenstellen.

Als u mij vraagt wat dit betekent voor de uitvoering en realisatie, dan is de meest voorspoedige timing dat we, door het naar voren trekken van die studies, in 2023-2024 meer info zullen hebben. Ik moet uiteraard voorbehoud maken, omdat het niet de eerste keer zou zijn dat er vertragingen zijn. We zetten wel alles op alles om zo snel mogelijk een en ander te realiseren. Dat blijkt opnieuw uit het feit dat we zelf het engagement zijn aangegaan door de extra middelen na de begrotingscontrole naar voren te schuiven.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Bedankt, minister. Ik hoop in elk geval dat de ongebruikte tunnel en de stations zo snel mogelijk geopend kunnen worden. Dat zal al heel wat druk van de ketel halen. Ik heb ook begrepen dat u de studie zult opstarten om het traject door te trekken tot de Houtlaan en Bisschoppenhoflaan. Het zal inderdaad nog even duren om dit project te realiseren. Hebt u intussen al met de stad overlegd of de huidige tunnel en de ongebruikte stations effectief in gebruik kunnen worden genomen? Hebt u daar al meer zicht op?

De voorzitter: De heer Anaf heeft het woord.

Hannes Anaf (sp-a): U zegt dat dit dossier veel mensen uit de Antwerpse regio bezighoudt, maar het zou eigenlijk alle Vlaamse belastingbetalers moeten bezighouden, net als alles wat te maken heeft met het realiseren van de modal shift. U zegt terecht dat die niet alleen door het openbaar vervoer zal gerealiseerd worden, maar dit is daar wel een heel belangrijk onderdeel van. Ik zeg het nogmaals: er zal een investering van 3,6 miljard euro worden gedaan, dat is wellicht meer dan in de Oosterweelverbinding. Als we die modal shift niet halen, dan blijven we nog steeds in de file staan en dan zullen Antwerpen en de hele regio die vuile lucht blijven inademen. Dat blijkt uit alle studies en uit de voortgangsrapportage. Als je een investeringskost hebt van 43,9 miljoen euro die ervoor zorgt dat die andere middelen geen weggegooid geld zijn, dan is die kost relatief.

U zegt dat u middelen in de begrotingscontrole hebt gevonden om die studie vooruit te schuiven en dat is een positieve zaak. Als er pas meer info is tegen 2023-2024, vind ik dat wel relatief laat. Wil dat ook zeggen dat we pas op dat moment die premetrotunnel en stations in gebruik zullen nemen, of heb ik dat verkeerd begrepen? Het lijkt me heel vreemd dat dat nog zo lang zou duren.

U gaf ook aan dat we dat project per project moeten bekijken, en dat we elk project moeten aftoetsen op zijn kostprijs. Dat is uiteraard zo. Toch daag ik u uit om mij andere projecten in de Antwerpse regio te tonen die dit reizigerspotentieel van 700.000 extra reizigers kunnen opleveren.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik had hierover ook een vraag ingediend, maar ik heb die weer ingetrokken om de kabinetten te ontlasten zodat ze aan de coronacrisis kunnen werken. Toch zag ik deze vraag plots opduiken. Wat mij betreft, had die nog wat kunnen wachten, maar ik sluit me natuurlijk met veel plezier aan.

We hadden die studie niet nodig om te weten dat het positief is dat we verder moeten werken aan deze plannen. Dat was al wel duidelijk. Het is niet alleen een beleidskeuze van de Vlaamse Regering om zoveel mogelijk auto's uit het verkeer te halen en over te gaan tot de modal shift en in te zetten op dergelijke trajecten, maar het is ook een duidelijke keuze in het Antwerpse bestuursakkoord, met hun

plan om tegen 2030 de mobiliteit richting modal shift te duwen. Dat is uiteraard ook voor De Lijn een prioriteit.

Minister, ik vind uw antwoord positief. Het is goed nieuws dat u nog hebt kunnen bijsturen om die studies naar voren te trekken. U zegt zelf dat we met belastinggeld werken en dat we dat zorgvuldig moeten doen. Hier hebt u wel degelijk een positieve kosten-batenanalyse die bewijst dat dit een positieve aanwending van het belastinggeld is. Het is dus goed nieuws dat die studies toch kunnen opstarten. Ik hoorde wat verwarring bij de collega's, maar dat gaat natuurlijk over het door-trekken van De Lijn richting Bisschoppenhoflaan en de Houtlaan. Dat staat wat mij betreft wel los van de ambitie van de regering om tijdens deze legislatuur die ongebruikte tunnels en stations open te stellen. Ik ga ervan uit dat u hiervoor de volgende jaren middelen zult voorzien, want dat is, zoals u het zelf voorzichtig aanhaalt, een politieke keuze, een beleidskeuze om de middelen daar aan te wenden waar het echt noodzakelijk is. Vanuit Antwerpen doe ik een warm pleidooi om die toch – conform de gemaakte afspraak – tijdens deze legislatuur voor de ongebruikte tunnels aan te wenden en de volgende jaren hiervoor voldoende middelen te voorzien. Ik ken ook vele niet-Antwerpenaren die u daarvoor dankbaar zullen zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Mijn collega, Orry Van de Wauwer, vraagt mij om naar zijn schriftelijke vraag te verwijzen. Die heeft hij over dit thema, zoals werd gevraagd, ingediend. De kosten-batenanalyse schijnt, zoals de minister al zei, wel goed te zitten. De baten zijn veel hoger dan de kosten, en de baten zijn er niet alleen voor De Lijn, maar voor de hele brede regio doordat er bijvoorbeeld minder verkeer op de Antwerpse Ring zal zijn. Daarom zijn vraag: bestaat de mogelijkheid dat de stad Antwerpen, zoals bij het Toekomstverbond, hieraan een steentje bijdraagt? Welke bijdrage levert de stad of wordt de kost alleen door het Vlaamse Gewest gedragen? Blijkbaar heeft de Antwerpse schepen Koen Kennis dit laten optekenen. Kunnen er dan in de toekomst geen overeenkomsten worden gemaakt zoals bij het Toekomstverbond omdat dit voor de brede regio interessant is? Dan moet Vlaanderen niet alle investeringen dragen en kan de stad Antwerpen ook een steentje bijdragen.

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

Jos D'Haese (PVDA): Ik sluit me graag aan bij deze vraag. Het is heel goed om te horen dat de studies voor de opening van de premetro tunnel worden vervroegd, maar de grote vraag is of er centen zullen komen om die werken effectief uit te voeren en die infrastructuur in gebruik te nemen. We zitten in Antwerpen op dit moment toch wel in een heel absurde situatie. We hebben net een premetro tunnel geopend waarin een aantal stations nog steeds niet bruikbaar zijn, met name in een van de meest dichtbevolkte buurten van Antwerpen. Daarnaast hebben we een premetro tunnel liggen die niet in gebruik genomen wordt en ook die ligt in een ongelooflijk drukke buurt waar de vraag groot is.

Minister, u zegt dat dit de keuzes weerspiegelt die de regering in het regeerakkoord maakt. Daarin staat onder andere de keuze voor de modal shift om meer mensen op het openbaar vervoer te krijgen en meer mensen uit hun auto te halen, maar die keuze staat niet in de meerjarenbegroting ingeschreven. U zegt dat u een modal shift wilt, maar stelt er geen middelen tegenover.

U zegt ook heel terecht dat belastinggeld telkens zorgvuldig gebruikt moet worden, dat is natuurlijk zo, maar hier kun je nog amper zorgvuldiger zijn omdat we weten wat de enorme impact van het openen van die tunnels zal zijn. Een kleine noot: in de financiële afwegingen die u hebt opgesomd, ontbreekt een ding en dat is de

opbrengst die die tunnels zullen realiseren doordat ze meer reizigers zullen aantrekken.

Ik maak een snelle rekensom: 700.000 extra reizigers per jaar voor anderhalve euro per rit – er zijn verschillende manieren om die rit aan te kopen – is al gauw 1 miljoen euro per jaar en dat is toch ook niet niets. Volgens mij is de vraag dus niet, zoals u zei, of deze investering past in het investeringsbudget van De Lijn, want die investeringsbudgetten zijn niet in marmer gebeiteld, maar hangen af van politieke keuzes. De vraag is of u de politieke keuze wilt maken om het openbaar vervoer effectief te gaan versterken en de doorstroming voor andere weggebruikers te gaan verbeteren. Met andere woorden: gaat u op tafel kloppen om extra budget te krijgen, zodat u dit soort projecten niet alleen in Antwerpen, maar ook op andere plekken, kunt realiseren?

De voorzitter: Minister Peeters, heel wat bijkomende vragen voor u.

Minister Lydia Peeters: Ja, inderdaad heel wat bijkomende vragen en suggesties. In elk geval al bedankt voor de positieve woorden voor het feit dat we middelen naar voren hebben kunnen halen om die studies zo snel mogelijk op te starten.

Nu, ik heb daarstraks al gezegd dat we die modal shift wel degelijk willen realiseren. Een modal shift van 60/40 in het algemeen en 50/50 in onze kernen staat zelfs in het regeerakkoord. Het bereiken of het halen van die modal shift zal niet alleen kunnen door te investeren in openbaar vervoer, het is een en-en-enverhaal: het is ook investeren in onze fietsinfrastructuur, wat we ook ten volle doen, met het groeipad naar 300 miljoen euro. Dan verwijs ik ook naar het hele verhaal rond het toekomstverbond, met de leefbaarheidsprojecten, en het verhaal rond Lantis, zoals uiteengezet in de commissievergadering van een aantal weken geleden. Er wordt heel veel geïnvesteerd in openbaar vervoer, maar ook in nieuwe fietsverbindingen, om op die manier zoveel mogelijk mensen uit de auto te halen en over te brengen naar andere en meer duurzame vervoersmiddelen. Het openbaar vervoer is daar uiteraard een heel belangrijke factor in. Vandaar – ik zeg het opnieuw, omdat we het heel belangrijk vinden om dat nogmaals te onderstrepen – hebben we er expliciet voor gekozen om die studies, die nodig zijn om effectief over te gaan tot realisatie, rond de niet-gebruikte premetrostations en premetro tunnels naar voren te halen. De Lijn gaat daarmee van start, daar is in elk geval opdracht toe gegeven, om zo na te gaan hoe snel men wat kan realiseren en op welke plaats.

Dat er een maatschappelijke meerwaarde is, is al gebleken uit die maatschappelijke kosten-batenanalyse en iedereen is het daarover eens. Meer openbaar vervoer kunnen inzetten, zeker in dichtbevolkte gebieden, daar discussieert ook niemand over, denk ik, dus dat de meerwaarde er wel degelijk is, dat onderschrijven we allemaal. Ik zeg het opnieuw: als Vlaamse Regering onderschrijven wij dat door expliciet te zeggen dat die studie naar voren gehaald moet worden, zodat we in 2023-2024 kunnen overgaan tot realisatie. En dan gaat het zowel over de niet-gebruikte premetrostations en -tunnels, als over het doortrekken van de premetro Bisschoppenhoflaan, zoals ik daarstraks ook al gezegd heb.

Mevrouw Brouwers, u vroeg of de stad daar dan ook nog een specifieke bijdrage in kan hebben. Welnu, we zitten wel degelijk regelmatig in overleg met de stad Antwerpen; ik denk dat de schepen dat ook wel kan beamen. Wat dat betreft, kijken we uiteraard hoe we er allemaal samen zo snel mogelijk voor kunnen zorgen dat we kunnen overgaan tot die modal shift, want daar blijven we ten volle op inzetten.

Ik denk dat ik daarmee alle bijkomende vragen hebben beantwoord, al was het antwoord misschien niet zoals iedereen dat wenste. Opnieuw, het is nu afwachten. Het geld voor de studies is er en nu moeten we afwachten tot die studies opgestart kunnen worden, zodat we zo snel mogelijk kunnen overgaan tot de realisatie. Maar,

zoals ik daarstraks al gezegd heb: koken kost geld. Het kostenplaatje heb ik u daarstraks gegeven. Het zal zoeken zijn naar extra middelen, voor we effectief kunnen overgaan tot realisatie. Zoals u weet, hebben we heel wat vragen liggen, niet alleen van Antwerpen, maar ook van tal van andere steden en gemeenten, van alle grootteordes. Er liggen heel wat vragen, heel wat uitdagingen, op tafel en we proberen om zoveel mogelijk in te zetten. Die modal shift is en blijft heel belangrijk en daar gaan we al onze aandacht op blijven focussen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel, minister, voor uw antwoorden. Het is inderdaad zo, collega's, zoals we al hebben aangehaald, dat de modal shift een beleidskeuze is, maar ik denk dat u uw hoop toch iets te veel op het fietsverkeer vestigt. Wij juichen die investeringen in fietsverbindingen alleen maar toe en we merken ook dat steeds meer mensen de fiets gebruiken voor woon-werkverkeer, wat positief is om wagens van de weg te halen. Maar ik denk toch ook dat we niet naïef mogen zijn en mogen denken dat het grootste deel van de pendelaars die dagelijks naar Antwerpen komen, dat met de fiets gaan doen. In dat licht denk ik dat het openbaar vervoer een bijzonder belangrijke rol zal spelen. Wat we nu zien, is inderdaad een belangrijk project. 700.000 reizigers, dat zijn heel wat minder voertuigen op de weg, maar tegelijkertijd is dat ook een heel belangrijke radertje in die hele modal shift en in die Oosterweelwerken, die bij de grootste werven horen in Europa. Dat zijn werken die niet alleen voor Antwerpen belangrijk zijn, maar ook voor heel Vlaanderen en daarbuiten. In die zin is het toch wel nuttig om een zo modern en zo performant mogelijk openbaar vervoer naar de metropool te voorzien.

U zegt: "Koken kost geld." Ik denk – en samen met mij alle collega's die vandaag het woord geweest zijn – dat dat de investering waard is, temeer omdat het ook een economische impact heeft. Files veroorzaken nu jaarlijks ettelijke miljoenen euro's aan kosten; we kunnen daar een heel stuk van afknabbelen, als we een hele hoop wagens van de Antwerpse ring halen. Dit project kadert daar perfect in. Ik hoop dan ook dat we het doortrekken van die premetrolijn naar voren kunnen halen, want als we daar niet in slagen, denk ik dat de modal shift niet zal lukken en dat we dus ondanks Oosterweel nog steeds in de knoei zullen zitten.

De voorzitter: De heer Anaf heeft het woord.

Hannes Anaf (sp.a): Minister, u verwijst vaak naar het regeerakkoord en naar de modal shift die daarin ingeschreven staat, maar zoals collega D'Haese ook al terecht zei, dan lees je iets anders als je daar de meerjarenbegroting naast zet. Het is uiteraard zo dat je verschillende vervoersmodi nodig hebt voor die modal shift, maar ik stel echt vast dat er gewoon veel te weinig investeringsbudget voorzien is voor De Lijn, niet alleen in Antwerpen, maar eigenlijk in heel Vlaanderen, om die shift overal te kunnen realiseren, zeker hier.

U zegt ook twee keer iets anders. Daarstraks heb ik de vraag gesteld hoe het nu precies zit met die studie en of die echt pas tegen 2023-2024 klaar zal zijn, omdat u gezegd hebt dat dat u tegen dan meer informatie hoopte te hebben, maar nu spreekt u over een realisatie 2023-2024. Dat zijn natuurlijk heel andere zaken. Als ik dan het Antwerpse stadsbestuur hoor, dat de ambitie heeft om hier nog resultaten in te boeken deze legislatuur, dan hoop ik dat u ten stelligste realisatie in 2023-2024 bedoelt.

Het is een zeer belangrijk project, niet alleen voor Antwerpen, maar voor de hele regio en eigenlijk voor heel Vlaanderen, zodat er voor kunnen zorgen dat we geen miljarden euro's belastinggeld weggooien voor niets. Maak er dus werk van en probeer dat zo snel mogelijk kunnen. Het potentieel is gigantisch; laat ons er alstublieft gebruik van maken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vernietiging van het besluit van de Vlaamse Regering over de hervorming van de rijopleiding – 1987 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vernietiging van de Vlaamse hervorming van de rijopleiding door de Raad van State – 2033 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, collega's, mijn vraag gaat ook over een actueel feit, met name een beslissing van de Raad van State. Op 12 maart vernietigde de Raad van State het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2017 inzake de scholingsvoorwaarden voor het verkrijgen van een rijbewijs. Dat besluit verplichtte onder meer een vormingsmoment voor begeleiders in de vrije opleiding en verlengde de minimumduur voor het doorlopen van de rijopleiding van drie naar negen maanden, een half jaar extra. De gemeenten mochten geen rijbewijs uitreiken, als aan deze voorwaarden niet voldaan was. Volgens de Raad van State overschreed de Vlaamse regering hiermee echter haar bevoegdheid, aangezien de uitreiking van het rijbewijs een federale bevoegdheid is.

Bovendien miskende het besluit, zegt diezelfde Raad van State in haar arrest, het vrije keuzerecht van een inwoner van het Vlaamse Gewest om eventueel een rijopleiding te volgen in een rijkschool van een ander gewest en om zijn examen daar ook af te leggen.

Door de vernietiging van het besluit wordt de minimumtermijn voor het doorlopen van de rijopleiding teruggebracht naar drie maanden, een half jaar minder, en vervalt de verplichting voor begeleiders om het vormingsmoment te volgen.

Welke conclusies trekt u uit het arrest van de Raad van State? Dat is, denk ik, heel fundamenteel.

Hoe evalueert u de resultaten van de invoering van het verplichte vormingsmoment, een initiatief van uw voorganger, Ben Weyts, en de verlenging van de minimumduur van de rijopleiding? Zult u initiatieven nemen om een nieuw regelgevend kader te creëren voor deze maatregelen, ook in het licht van de bevoegdheden en competenties die in dit arrest aan de verschillende niveaus worden toegewezen.

Wat zijn de praktische gevolgen van dit arrest? Op welke manier werd hierover gecommuniceerd naar kandidaat-bestuurders, ministers?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Het is ondertussen bijna drie jaar geleden dat de hervormde rijopleiding in voege is getreden. Voor alle duidelijkheid, wij stonden en wij staan volledig achter de principes van die vernieuwing en ik wilde de drie cruciale veranderingen dan ook nog eens opsommen: het vormingsmoment voor de rijbegeleider, de minimumduur voor het doorlopen van de rijopleiding, die van drie naar negen maanden steeg, en het verplichte terugkommoment, dat tussen zes en negen maanden na het behalen van het rijbewijs B gevolgd moet worden.

Deze hervorming werd geregeld in twee verschillende ministeriële besluiten, een eerste van 9 juni 2017, over het vormingsmoment en de minimumduur, en een tweede van 28 september 2018, over het terugkommoment.

De Raad van State besliste om het eerste van die twee te vernietigen, omdat het raakt aan de federale bevoegdheid voor het uitreiken van het rijbewijs. En laat ons eerlijk zijn, deze beslissing kwam niet als een verrassing. De Raad van State formuleerde al grote opmerkingen in zijn advies op het ontwerpbesluit. Wij hebben hierover in de commissie en in de plenaire vergadering ook meermaals van gedachten gewisseld. Vooral het al dan niet voorleggen van het vormingsattest voor de begeleider bij het uitreiken van het voorlopig rijbewijs bij de gemeente, was stof voor discussie. Ik heb in een plenaire vergadering ooit eens de verschillende brieven van het federale en het Vlaamse niveau die toekwamen op het gemeentehuis, voorgelezen, want die volgden elkaar in sneltempo op en spraken elkaar ook telkens tegen, wat heel wat verwarring zaaide. De lokale besturen wisten niet meer wat ze moesten doen: van de ene moesten ze het attest opvragen, van de andere mochten ze het niet. In de plenaire vergadering van 4 oktober 2017 heb ik aan uw voorganger een oplossing gesuggereerd, namelijk het attest opvragen op het moment dat het rijexamen wordt afgelegd. Daarvoor is Vlaanderen wel bevoegd. Met die suggestie is toen niets gebeurd.

Ondertussen heeft het federale niveau wel gelijk gekregen en dat heeft niet alleen gevolgen voor de vorming van de begeleider, maar ook voor het optrekken van de minimale oefenduur van drie naar negen maanden. De begeleider van de kandidaat-bestuurder moet dus niet langer een vormingsmoment volgen, de kandidaat-bestuurder kan ook al na drie maanden zijn rijexamen afleggen.

Ik wil toch nog eens opnieuw verwijzen naar die ene commissievergadering, collega Rzoska, waarin wij met ons tweeën uren geluisterd hebben naar die Oostenrijkse verkeerspsycholoog die aantoonde dat Oostenrijk in dezen grote stappen vooruit had gezet en dat ervaring heel belangrijk is. Goed, dan stellen we nu vast dat dit toch wel een erg kwalijke evolutie is, want nu kan men inderdaad na drie maanden rijervaring al voor zijn rijexamen gaan. Het kan dat dit lukt, maar men heeft een pak minder rijervaring dan wanneer men negen maanden moet oefenen.

Minister, ziet u de mogelijkheid om op het moment dat men het rijexamen aflegt, waarvoor Vlaanderen bevoegd is, een vormingsattest van de rijbegeleider en een attest van de oefentermijn op te vragen?

Bent u van plan om, in functie van de verkeersveiligheid, het ministerieel besluit te laten aanpassen?

Wanneer mogen we deze aanpassing verwachten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik zal eerst antwoorden op de vragen van de heer Keulen. Zoals de sprekers al hebben geded, heeft het arrest van de Raad van State van 12 maart 2020 het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2017 vernietigd.

De Raad van State heeft geen fundamentele opmerkingen geformuleerd op de in dit besluit opgenomen maatregelen, met name de oefentijd, het vormingsmoment voor de begeleiders en dergelijke, maar hij heeft wel kritiek geuit op de manier waarop de controle van deze maatregelen uitgewerkt werd. De Raad van State oordeelt dat er een bevoegdheidsoverschrijding is, dat hadden we niet mogen doen bij een Vlaams besluit, vandaar de vernietiging.

De Vlaamse Regering mag dus niet de lokale besturen verplichten om de uitreiking van een – voorlopig – rijbewijs te weigeren louter omdat niet voldaan is aan de scholingsvoorwaarde, namelijk de verplichte vorming van begeleiders in de rijopleiding met vrije begeleiding.

Kortom, sowieso blijven wij achter de hervorming staan die in de voorbije legislatuur is goedgekeurd. De heer Ceyssens heeft al gezegd dat de praktijkervaring en het vormingsmoment voor de begeleider essentieel blijven. Maar de Raad van State heeft het besluit als dusdanig vernietigd.

Zoals u weet, is er een evaluatiestudie besteld – dat kwam hier al aan bod. Er is een bestek opgemaakt en daaruit blijkt dat de studie – we hebben dat specifiek nagevraagd bij de administratie – twintig maanden zou duren. Dat is lang, we zouden het liefst zo snel mogelijk een grondige evaluatie willen hebben van de gewijzigde regelgeving, maar na terugkoppeling met de administratie bleek dat men daar een tijdspanne van twintig maanden voor moet uittrekken om een zo ruim mogelijke bevraging en analyse te kunnen maken.

Moeten we dan wachten op die evaluatie voor we een nieuwe regeling uitwerken? Dat lijkt me geen goed idee. Iedereen staat achter het verhaal van het vormingsmoment en van een voldoende lange periode van praktische rijervaring, van drie naar negen maanden. Ik dacht dat daar een groot draagvlak voor is. We moeten sneller nieuw regelgevend initiatief nemen.

Het arrest van de Raad van State van 12 maart 2020 was meteen van toepassing. Onmiddellijk daarna werd de regelgeving zoals wij die hadden, ons besluit van 2017, vernietigd.

Voor de rij scholen betekent het arrest dat er minder deelnemers zullen zijn voor de vormingsmomenten. Die begeleiders zelf moeten al geen vormingsmoment meer volgen. Een aantal rij scholen organiseren het vormingsmoment nu al niet meer, op basis van vrijwilligheid zullen niet meer zoveel mensen geneigd zijn om dat te gaan volgen.

Voor de examencentra betekent het arrest dat kandidaten zich vroeger in het leertraject kunnen aanbieden om het praktijkexamen af te leggen: in plaats van negen maanden is het nu drie maanden praktijkervaring. De kandidaat-bestuurder zou zich sneller kunnen aanbieden als hij denkt dat hij klaar is voor het examen.

Wat de communicatie naar de kandidaat-bestuurders betreft, is er vanuit het Departement MOW onmiddellijk na de uitspraak van de Raad van State een globale communicatie gedaan via de website. Bijkomend zijn nog verschillende mails vertrokken richting de erkende rij scholen en -instructeurs, de examencentra en de lokale besturen, uiteraard niet richting de kandidaat-bestuurders, aangezien we hen niet allemaal niet kennen. Zij kunnen zich richten tot de algemene informatie op de website.

Mijnheer Ceyssens, het is alleszins de bedoeling van het vormingsmoment dat de kandidaat in het stelsel van de vrije begeleiding tijdens zijn hele oefentraject begeleid wordt door een begeleider die gevormd is en op de hoogte van de hele regelgeving. Een controle van het begeleidersattest bij het praktijkexamen zoals u voorstelt, garandeert niet dat aan deze doelstelling tijdens de oefenritten effectief is voldaan, zodat dit niet zo'n goede oplossing is.

Er zou zeker een nog ruimere communicatie moeten worden gevoerd, zodat elke kandidaat en kandidaat-begeleider weet dat de begeleider van een kandidaat in de vrije begeleiding een vormingsmoment moet volgen zodat we ervan kunnen uitgaan dat het wel degelijk een begeleider is met kennis van zaken om de kandidaat goed te begeleiden.

De minimale oefenperiode kan bij het praktijkexamen gecontroleerd worden.

Hoe de controle van beide optimaal kan verlopen en wanneer die moet gebeuren, wordt op dit moment volop onderzocht door de administratie. We zoeken alleszins naar een snelle oplossing.

Mijnheer Ceyssens, een 'aanpassing' van het besluit is niet mogelijk omdat het globaal vernietigd is. We zouden een nieuwe regelgeving moeten invoeren, en een nieuw besluit van de Vlaamse Regering opmaken waarbij we goed rekening moeten houden met de bevoegdheidsverdeling en ons niet meer uitlaten over de federale bevoegdheid, met name specifieke voorwaarden koppelen aan de uitreiking van het rijbewijs. Daar moeten we afblijven.

De administratie heeft alleszins al opdracht gekregen om te zien hoe we hier weer een verbetering kunnen aanbrengen en hoe we er weer voor kunnen zorgen dat kandidaat-bestuurders een zo lang mogelijke praktijkervaring kunnen opdoen. We willen terug naar die negen maanden. Voor de begeleiders kunnen we een vormingsmoment mee opnemen. Opnieuw, de inhoud van die maatregelen die in de vorige legislatuur genomen zijn, daar staat iedereen achter, daar is een voldoende groot draagvlak voor. De wijze waarop hadden we anders moeten aanpakken. We kijken hoe we daar zo snel mogelijk reparatieregelgeving voor kunnen opmaken.

Ik heb nog geen timing, mijnheer Ceyssens. Alleszins is men daarmee bezig en probeert men er zo snel mogelijk mee naar buiten te komen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, of er een samenloop is, weet ik niet, maar het arrest dateert van 12 maart, en we zijn toen meteen in coronacrisis gegaan. Dit is een soort corona-arrest.

In de commissie, minister, is eigenlijk kamerbreed de vaste wil aanwezig om de principes die goed waren in de aangepaste regeling van uw voorganger, minister Weyts, overeind te houden. Dat ging over de uitgebreide praktijkervaring en de vormingsmomenten voor de begeleider. Dat moeten we zien overeind te houden. We mogen het kind zeker niet met het badwater weggooien. We moeten vooral zorgen voor een juridisch sluitende oplossing. Dat is natuurlijk waar de geloofwaardigheid van een overheid altijd aan gebonden is. Dat is onze voorbeeldfunctie. De robuustheid van onze maatregelen moet altijd worden getoetst aan de regelgeving en wat de rechtbanken kunnen doorstaan.

Het is belangrijk om snel duidelijk te maken wat 'op korte termijn' inhoudt, wanneer dat is, welke termijn dat specifiek is.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp de redenering die hier werd voorgelegd niet. Waarom zou men niet kunnen controleren op het vormingsattest op het moment van het afleggen van het rijexamen? Dat kan mijn inziens perfect. De kandidaat-bestuurder die zijn theoretisch examen heeft gedaan, die gaat naar een gemeentebestuur voor zijn voorlopig rijbewijs en moet daar zijn begeleider laten registreren. Men kan perfect als voorwaarde inbouwen dat op het moment dat iemand zijn examen gaat afleggen, tegelijkertijd een vormingsattest van de begeleider moet worden voorgelegd dat minstens negen maanden oud is. Op die manier zijn alle garanties ingebouwd dat de begeleider inderdaad ook die vorming gevolgd heeft. Tegelijk ondervangt u het bevoegdheidsprobleem. Het federale niveau zegt dat een rijbewijs of voorlopig rijbewijs afleveren geen Vlaamse zaak is. U kunt het dan doen op het moment van het rijexamen. Dat is perfect mogelijk. Ik had dat drie jaar geleden ook al gesuggereerd. Dat had in dezen veel problemen kunnen voorkomen.

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Zoals de heer Keulen zei: het arrest dateert van 12 maart. Ik heb over deze materie op 20 maart nog een schriftelijke vraag ingediend.

U hebt daarop geantwoord op 21 april. Dat antwoord komt perfect overeen met het antwoord van vandaag. Ik kan u van geen enkele inconsequentie betichten.

Maar ik wil ook de eigen consequentie handhaven. Wij vragen inderdaad middelen, samen met de heren Ceyssens en Keulen, om zo snel mogelijk werk te maken van de aanpassing van de decreetgeving hieromtrent. We staan zeker achter het principe en blijven daarachter staan.

Minister, sta me toe om tegen u te zeggen dat de timing die u op het ogenblik hanteert, een klein beetje te vrijblijvend is. U gaat er toch geen twintig maanden op wachten tot de volledige studie achter de rug is. Ik begrijp dat het vandaag niet onmiddellijk kan gebeuren, maar ik zou u met aandrang willen vragen om hier werk van te maken. Elke persoon die de weg opkomt met minder ervaring, brengt in se een gevaar met zich mee, het is eigenlijk gevaarlijk om te wachten.

Het principe kan ik opnieuw alleen maar ondersteunen, zoals destijds ook uit mijn vraag bleek. Ik zou u willen vragen om daar zo spoedig mogelijk werk van te maken.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Collega Keulen, boeiende geschiedschrijving rond corona ligt te wachten op toekomstige historici. Ze gaan waarschijnlijk over vijftig jaar dat arrest ontdekken en zeggen: 'Daar is het toen begonnen'. Alle gekheid op een stokje.

Minister, ik sluit me graag aan bij de collega's. Dat zal u ook niet verwonderen, omdat het een kamerbreed goedgekeurde hervorming was. Ik treed de collega's Ceyssens en Keulen bij als ze zeggen dat we die ervaring met zijn allen hebben onderstreept. Collega Ceyssens en ikzelf hebben het Oostenrijkse voorbeeld zeer ruim toegelicht gekregen. Dat was heel inspirerend, omdat zij van de staart van het peloton naar de kop zijn gegaan op vlak van verkeersveiligheid, onder meer door deze hervorming en ook het terugkommoment en de vorming voor de begeleider. Ik heb zelf zo een vorming meegemaakt in functie van het behalen van het rijbewijs door mijn oudste zoon. Ook voor de begeleider is dat zeer boeiend en wordt je kennis rond het verkeersreglement opgefrist.

Ik weet niet waar juridisch het kalf precies gebonden ligt, maar misschien moeten we kijken als we decreetgevend werk moeten doen, of we als parlement niet op een of andere manier zelf moeten ingrijpen of niet snel een initiatief kunnen nemen. Ik zeg niet dat ik u wil passeren, minister, maar misschien moeten we het gewoon via het parlement doen. Het vacuüm waar we nu in zitten, zouden we zo kort mogelijk moeten houden. Er zou zo snel mogelijk helderheid moeten komen over alle betrokken actoren. Ik ben graag bereid, ook vanuit mijn fractie omdat we die hervorming echt van belang vonden, om daaraan bij te dragen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende opmerkingen en suggesties. Mijnheer Rzoska, ik wil het parlementair initiatief zeker niet beknotten. Als het daarmee snel kan gaan, graag, want we zitten inderdaad nu in dat vacuüm. Iedereen blijft achter de principes staan die destijds zijn vastgelegd, namelijk langer praktijkervaring opdoen, van drie maanden naar negen maanden, alsook het vormingsmoment voor de begeleider en uiteraard ook het terugkommoment. We kijken hoe we zo snel mogelijk een en ander kunnen repareren.

Mijnheer Ceyssens, wat uw suggestie betreft: in eerste instantie leek me dat ook een goede suggestie om op het moment dat de jongere zich naar het examen-centrum begeeft met zijn vrije begeleider, de vrije begeleider te laten tonen dat

hij wel degelijk een vormingsmoment heeft meegemaakt en een vormingsattest kan voorleggen. Maar als iemand een aantal maanden begeleider was, naar het rijexamen centrum komt en dan blijkt het vormingsattest toch om een of andere reden niet te voldoen, gaat men dan zeggen dat men geen examen mag afleggen? Vanuit de administratie wordt nu gezegd dat dit geen goed idee lijkt. Dat neemt niet weg dat we toch zo snel mogelijk moeten zorgen hoe we een oplossing kunnen vinden. Het verhaal van het koppelen aan het rijbewijs, wat een federale bevoegdheid is, daar moeten we ons van weghouden. We moeten de principes dus alleszins zo snel mogelijk herinvoeren. Ik wil alle suggesties en alle mogelijke pistes mee in overweging nemen. Die zijn allemaal welkom. Maar men geeft me op dit ogenblik aan dat het verhaal om bij het rijexamen te laten attesteren dat ook de begeleider een vormingsmoment heeft gehad, niet zo goed is want dat brengt achteraf misschien wat problemen met zich mee.

We proberen er zo snel mogelijk werk van te maken. Mijnheer Lantmeeters, u zegt dat de timing te vrijblijvend is. We willen er snel werk van maken. Iedereen is het eens over een langere praktijkervaring. Iedereen is het eens over die negen maanden, over de meerwaarde van het terugkommoment en het feit dat de begeleider het best ook een attest voorlegt dat hij alle mogelijke bekwaamheid heeft om een goede begeleider te zijn. Die principes blijven we handhaven. Het is nu zaak om te kijken hoe we zo snel mogelijk naar een reparatie kunnen gaan.

Opnieuw, alle suggesties zijn welkom. Ik wil ook het voorstel van de heer Ceyssens nog eens voorleggen, maar in eerste instantie zegt men mij dat het moeilijk ligt vanwege de specifieke omstandigheden, zoals ik daarstraks gezegd heb. We onderzoeken een en ander, en ik probeer zo snel mogelijk met een voorstel te komen, of het kan eventueel via parlementaire weg.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik vind het antwoord van de minister duidelijk. Vooral de engagementen en het hoogdringende karakter spreken heel duidelijk uit haar tussenkomsten. Ik heb daar vertrouwen in.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, dank u wel. Ik hoor u zeggen: 'Men zegt mij dat dit niet zo'n goede oplossing is.' Ik weet niet wie die 'men' is, maar die 'men' heeft exact hetzelfde tegen uw voorganger gezegd. Ik heb exact dezelfde uitleg van uw voorganger gekregen, met als gevolg dat we vandaag, zoals we hier in Limburg zeggen, 'op het varken zitten'. Ik zie geen enkele reden om dit niet te kunnen toepassen. Als die info vooraf duidelijk is, dan weet men waaraan men zich te houden heeft. Iemand die negen maanden later op een rijexamen toekomt en dat attest niet kan voorleggen, kan geen examen afleggen en zal negen maanden moeten oefenen met dat attest. Ik denk dat rond dat attest alle duidelijke communicatie kan worden opgezet. Het kan niet dat iemand achteraf met excuses daaromtrent afkomt. We moeten zorgen dat iedereen goed geïnformeerd is. Dan lijkt mij dat perfect haalbaar en de snelste weg naar een oplossing, eerder dan nu een discussie te gaan organiseren met het federale niveau en na drie jaar weer in dezelfde situatie te belanden. Ik ben blij dat ik u heb horen zeggen dat u het nog eens wil bekijken. Dank u wel.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de herstelexamens na het verval van het recht tot sturen – 1988 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, volgens artikel 38, paragraaf 3 van de Wegverkeerswet kan de rechter het herstel van het recht tot sturen na een vervallenverklaring afhankelijk maken van examens en onderzoeken, meer bepaald een theoretisch examen opleggen, eventueel gecombineerd met een praktisch examen, een geneeskundig onderzoek, een psychologisch onderzoek en een specifieke opleiding bepaald door de Koning.

Minister, voor sommige overtredingen is de rechter zelfs verplicht om deze proeven op te leggen vooraleer het herstel van het recht tot sturen mogelijk is.

Sinds half maart zijn deze examens en onderzoeken evenwel opgeschort. Dat heeft alles te maken met de maatregelen tegen de verdere verspreiding van het COVID-19-virus. Dit betekent dat bestuurders die een verval van het recht tot sturen hebben opgelegd gekregen, hierdoor hun straf automatisch verlengd zien worden. Dat vloeit daar logischerwijze nu eenmaal uit voort.

In Gazet van Antwerpen verzet federaal minister van Justitie Geens zich met klem tegen een voorstel om de ingetrokken rijbewijzen, in afwachting van de proeven, voorlopig terug te geven. Dat lijkt me terecht te zijn. De proeven hebben tot doel om de rijgeschiktheid van een bestuurder te testen, en daar mag niet lichtzinnig mee worden omgesprongen.

Sommige bestuurders hebben hun rijbewijs evenwel nodig voor het uitoefenen van hun professionele activiteiten. Sommige van die bestuurders zijn zelfs actief in zeer essentiële sectoren. Denk maar aan medisch personeel, mensen die actief zijn bij de hulpdiensten of in de logistieke sector. In het kader van de exitstrategie lijkt het mij dan ook belangrijk om zeker voor deze categorie van bestuurders, namelijk degenen die in een van de essentiële sectoren actief zijn, in te zetten op een snelle organisatie van deze examens en onderzoeken.

Minister, hoeveel bestuurders bevinden zich momenteel in de situatie waarbij de periode van het verval van het recht tot sturen intussen is verlopen, maar ze voor het herstel van het recht tot sturen in afwachting zijn van de voorziene examens en eventueel bijhorende medische onderzoeken? Wat is uw visie over de geleidelijke heropstart van deze examens en onderzoeken? Is het hierbij mogelijk om de nodige voorzorgsmaatregelen na te leven? Bent u bereid om te onderzoeken of het mogelijk is om een specifieke regeling uit te werken voor bestuurders die hun rijbewijs nodig hebben voor hun professionele activiteiten die zich situeren in de verschillende essentiële sectoren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Keulen, we hebben het inderdaad al even gehad over het verhaal van de herstelexamens die moeilijk zijn, nu onze examen-centra gesloten zijn. We hebben toch niet stil gezeten en gekeken wat dien-aangaande mogelijk is.

Op de vraag hoeveel bestuurders zich momenteel in deze situatie bevinden, moet ik u helaas het antwoord schuldig blijven. Wij hebben vanuit Vlaanderen geen zicht op hoeveel politierechters al dan niet een sanctie hebben uitgesproken van het

verval van het recht tot sturen met een bijkomende verplichting om een nieuw theoretisch of praktisch af te leggen of een psychologisch onderzoek te ondergaan. Daar hebben wij geen zicht op. Op het ogenblik dat zij zich straks allemaal komen aanbieden bij de examencentra, zullen we meer zicht hebben op die cijfers.

Wij hebben naar aanleiding van de vragen die werden gesteld, ik denk door u mijnheer Keulen, in de commissie van 14 dagen geleden, onmiddellijk opdracht gegeven om te kijken wat we kunnen doen. Maar door enerzijds het feit dat de examencentra en opleidingscentra gesloten zijn naar analogie met de onderwijsinstellingen, en anderzijds het verhaal van de social distancing en dergelijke, zijn het geneeskundig onderzoek en het psychologisch onderzoek niet zo evident. Op dit ogenblik zijn de coronamaatregelen nog altijd van toepassing.

We hebben inmiddels bijna een ontwerp van ministerieel besluit klaar waarin we vragen om zo snel mogelijk dat herstelexamen te kunnen laten uitvoeren. Het is in principe onze bedoeling dat de examencentra vanaf 18 mei terug open kunnen gaan en dat in de week van 11 mei al een planning kan worden opgemaakt door de examencentra. Hierbij wordt dan een onmiddellijke voorrang verleend aan degenen die een herstelexamen moeten afleggen. Zo worden zij niet langer gestraft of dubbel gestraft door het feit dat zij al gedurende een periode niet mogen rijden en ze tegelijkertijd geen rijexamen of bijkomende andere proeven kunnen afleggen in de examencentra. Daarom hebben we dat opgenomen in het ontwerp van ministerieel besluit waarvan we hopen dat we dat zo snel mogelijk kunnen finaliseren. Zodoende hebben we een oplossing voor de mensen die vervallen zijn van het recht op sturen en daarbij een bijkomende verplichting hebben zoals een theoretisch examen, een praktisch examen of een geneeskundig of psychologisch onderzoek. We proberen daar zo snel mogelijk te kunnen remediëren. Het is alleszins onze bedoeling dat de proeven vanaf 18 mei kunnen plaatsvinden, maar uiteraard alles onder voorbehoud van wat de Nationale Veiligheidsraad zegt. Daar moeten we ons altijd aan blijven houden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik vind het dubbel redelijk. Redelijk in de zin dat men rekening moet houden met 'safety first' en met al wat te maken heeft met veiligheid en het tegengaan van de verspreiding van COVID-19. De analogie met de onderwijsinstellingen is duidelijk en die trekt u ook door, minister. Op 18 mei gaan de examencentra terug open en vanaf 11 mei kan men in de planning al rekening houden met die overzichtelijke groep. Die is niet kolossaal groot. Men kan die dan eventueel voorrang geven, al was het maar omdat sommigen ondertussen een aantal extra dagen of weken aan hun been hebben gekregen. Dat moet dan ook niet langer duren dan nodig is. Bij sommigen is die straf al dubbel op.

Ik kan perfect leven met uw antwoord en ik ben verder benieuwd naar het afronden en het uitvaardigen van dat ontwerp van ministerieel besluit.

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 corona-exitstrategie van De Lijn**– 1993 (2019-2020)****VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid bij De Lijn in het kader van de corona-exitstrategie****– 2042 (2019-2020)****VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afraden van het gebruik van deelfietsen bij het heropstarten van de economie na de coronacrisis****– 2052 (2019-2020)****Voorzitter: de heer Bart Claes****De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, toen ik mijn vraag indiende, zaten we nog in een andere fase van de coronacrisis. Op 21 april 2020 heeft Roger Kesteloot, de grote baas van De Lijn, nog het probleem aangehaald van de social distancing op de bussen. Een dag later kwam hij opnieuw in het nieuws en zei hij: 'Kijk, ik wil dat mondkmaskers verplicht worden op het openbaar vervoer.' Ik zal niet alles herhalen wat we gisteren in de plenaire vergadering hebben kunnen horen en vernemen. Maar ondertussen weet iedereen dat de Nationale Veiligheidsraad vorige week een aantal beslissingen heeft genomen en dat vanaf maandag het dragen van mondkmaskers op het openbaar vervoer zal worden verplicht voor iedereen vanaf 12 jaar. Dat gaat samen met de afbouwstrategie.

Die exitstrategie zal natuurlijk leiden tot een geleidelijke toename van het openbaar vervoer. Er is nog iets dat me nog niet helemaal duidelijk is op dat vlak. De Nationale Veiligheidsraad heeft gezegd dat mondkmaskers worden verplicht, maar herinnert er in dezelfde tekst aan dat het afdekken van de mond en de neus in het algemeen niet voldoende bescherming biedt als men niet correct omgaat met de veiligheidsafstand en de hygiënische maatregelen. Zo roept er ook toe op om zich zoveel mogelijk met eigen middelen te verplaatsen. Maar hoe zit het nu met de veiligheidsafstanden in combinatie met die mondkmaskers?

Minister, ik heb verder een paar vragen die gisteren misschien wat minder werden beantwoord. U hebt duidelijk gezegd dat er mondkmaskers worden aangekocht voor het personeel, enzovoort. Daar zal ik allemaal niet op terugkomen. Maar klopt het nu dat De Lijn vanaf maandag opnieuw haar normale dienstregeling zal leiden? In een eerste fase zal het wellicht nog niet heel veel gebruikt worden en zal de afstand nog wel kunnen worden gerespecteerd. In een eerste fase zal het dus wel voldoende zijn. Maar naarmate de weken zullen vorderen, is die regeling dan wel voldoende om die anderhalve meter afstand op de bussen en de trams te kunnen respecteren, zoals de Nationale Veiligheidsraad eigenlijk toch wel aanraadt? Welke bijkomende preventieve maatregelen zal De Lijn nemen om niet alleen het personeel, maar ook de reizigers te beschermen? Ik denk bijvoorbeeld aan de drukknoppen. Zullen we die met z'n allen nog indrukken, met de blote vingers? Of zullen de bussen automatisch stoppen aan elke halte? Dat zou een oplossing kunnen zijn. Komen er handgels op de bus? Ik had ergens gelezen dat die er zouden komen aan de haltes. Maar dat zou ik toch niet meteen doen, omdat dat openbaar domein is en wie weet wat er dan allemaal met die handgels gebeurt. Maar zo'n handgel op de bus zelf aan een van de palen vasthangen, kan misschien wel, want daar is toch sociale controle. Zal dat er komen of niet? Er was ook gezegd

dat men de reizigers zal verleiden naar de daluren, maar dat zal toch ook afhangen van in welke mate zij op bepaalde uren al dan niet op hun werk zullen moeten zijn. Zullen er zitplaatsen worden afgeplakt? Dat soort hele concrete vragen leeft toch nog.

U had het gisteren ook over de sancties die nog niet duidelijk zijn. U zei dat als iemand zonder mondmaskers opstapt op de bus, die persoon zou worden verwijderd, eventueel na verwittigen van de dispatching. Maar wat de sancties zelf betreft, zullen dat dan de boetes van De Lijn zijn of worden dat administratieve boetes? Gaat dat via politie en parket? Daarover was er nog geen duidelijkheid. Maar ik dacht dat dat ook nog in besluiten moest worden gegoten door het federale niveau. Ik neem aan dat dat tot op heden nog niet is gebeurd. Maar misschien weet u daar al iets meer over?

Tot slot heb ik nog één vraag, die ook coronagerelateerd is. Ik kreeg de vraag net binnen, daarom stel ik ze opnieuw. Ik weet dat ik ze niet op voorhand heb ingediend. Bij de gedachtewisseling van een week of twee geleden, hebt u gezegd dat u zou bekijken of de duur van abonnementen met een korte tijd, ongeveer de periode van de lockdown, al dan niet zou kunnen worden verlengd. Zal dat nu gebeuren? Wan ik kreeg die vraag vandaag opnieuw in mijn mailbox. Mensen vragen zich af of ze hun abonnement, dat ze een maand of langer niet konden gebruiken, opnieuw zullen kunnen verlengen zonder te moeten bijbetalen. Die vraag leeft bij de mensen. Daarover kunnen we misschien het best zo snel mogelijk duidelijkheid geven.

Minister, ik hoop dat ik de hele sessie van deze vraag zal kunnen volgen. Ik moet weldra naar de commissie Cultuur, voor het stellen van een andere vraag. Ik blijf het hier zo lang mogelijk volgen. Ik dank u alvast voor uw antwoord.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Voorzitter, minister, ik heb soortgelijke vragen. Onze vragen dateren inderdaad van vooraleer de Veiligheidsraad zijn exitstrategie met de verschillende fases had bekendgemaakt. En uiteraard speelt mobiliteit daarin een belangrijke rol. Mensen moeten zich op een veilige manier kunnen verplaatsen.

Op die persconferentie hebben we vernomen dat De Lijn haar aanbod progressief zou uitbreiden tegen fase één, aanstaande maandag. We weten ondertussen ook dat reizigers verplicht zullen zijn om een 'mond-neusbedekking', zoals men dat nu noemt, te dragen op het openbaar vervoer. Daarover is gisteren inderdaad ook al heel wat gezegd. Op de persconferentie is ook heel expliciet gezegd dat men mensen aanraadt om zich te verplaatsen met eigen vervoersmiddelen, om zo de drukte te vermijden en voorrang te geven aan wie het openbaar vervoer het hardst nodig heeft. Minister, het is misschien niet zo bedoeld, maar het komt een beetje over alsof het openbaar vervoer een laatste optie is, een alternatief voor diegenen die echt geen andere keuze hebben. Dat vind ik persoonlijk toch niet de beste uitdrukking of benadering.

Daarnaast werd er ook een generieke gids opgesteld door de sociale partners. Die gids moet aangeven hoe men op een veilige manier kan werken ten tijde van deze crisis. Daarin wordt toch duidelijk aangegeven dat men, naast het verplicht dragen van een mondmasker, vanuit de sociale partners adviseert om die social distancing te waarborgen. In het debat gisteren hebt u gezegd dat het niet realistisch is om die social distancing te waarborgen op de bussen en trams en dat u het meeste heil ziet in die mondmaskers. En wat de handhaving betreft, leek het dat men vooral op sociale controle aangewezen zou zijn. Voor het personeel worden er uiteraard mondmaskers voorzien en zou er worden onderzocht of er extra bescherming mogelijk is voor chauffeurs, bijvoorbeeld door het plaatsen van plexiglas.

Aanstaande maandag zal het economische leven voor een groot stuk op gang komen. Op 15 of 18 mei komen daar de schoolgaande kinderen bij. Ik denk dat u het wel met me eens bent dat het essentieel is dat we de veiligheid van het personeel en de reizigers op het openbaar vervoer kunnen garanderen en dat we ook absoluut kunnen waarborgen dat die bussen geen nieuwe broeihaard van verspreiding van bacteriën of virussen zullen worden. Want als we die garanties qua veiligheid niet kunnen geven, zal niemand de bus durven nemen. En dan zal het openbaar vervoer effectief het laatste redmiddel worden voor de kneusjes die geen andere keuze hebben. En dat zou toch absoluut niet de bedoeling mogen zijn.

Minister, ik zal de vragen stellen zoals ik ze op papier had gezet. Een aantal daarvan zijn een beetje achterhaald, daarop moet dan ook niet meer uitgebreid worden geantwoord.

Binnen de Groep van Experts belast met de Exitstrategie (GEES) is er een werkgroep mobiliteit opgericht, zo hebt u zelf gezegd.

Liggen er, behalve wat al werd aangekondigd, nog maatregelen op tafel binnen die werkgroep?

Welke maatregelen voorziet u zelf? Vanaf wanneer zal De Lijn terug op volle capaciteit kunnen rijden? Mevrouw Brouwers heeft die vraag ook gesteld. Is daar al zicht op?

De vraag van mevrouw Brouwers over de abonnementen stond ook op mijn lijst. Wat de abonnementshouders en houders van rittenkaarten betreft, hebt u in de vorige commissie een opening gelaten. Zou het mogelijk zijn om die eventueel te verlengen met de duurtijd van de crisis, zoals ook bij de NMBS zou gebeuren?

De mondmaskers spelen een cruciale rol in de exit. Zal De Lijn zelf in de distributie van mondmaskers voorzien? Zo ja, op welke manier, vanaf wanneer en hoeveel?

Komen er bijkomende maatregelen om de chauffeurs te beschermen? Blijkbaar wordt de mogelijkheid onderzocht om, net als in andere landen, te werken met plexiglas rond de cabines.

Tot slot heb ik nog een vraag rond de exitstrategie voor scholen. Zoals de directeur-generaal van De Lijn ook al zei, zal de heropstart van de lessen een grote impact hebben op de werking van De Lijn. Bent u of is De Lijn betrokken bij de exitstrategie voor het onderwijs?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, mijn vraag gaat niet over De Lijn. Ik vond het dan ook een beetje raar dat mijn vraag over deelfietsen aan deze vragen werd gekoppeld. Maar voor mij is dat geen probleem en voor de minister zal het dat wellicht ook niet zijn.

Vakbonden en werkgevers, verenigd in de Groep van Tien, zijn het vorige week woensdag eens geraakt over een kader voor een stapsgewijze economische heropstart. De sociale partners onderhandelden al enkele dagen over een kader voor deze heropstart. De inzet was een gids opgesteld door de Hoge Raad voor Preventie en Bescherming op het Werk, waarin zowel de vakbonden, werkgevers als overheid vertegenwoordigd zijn. Die gids is een gedetailleerd werkstuk, een soort 'toolbox' met maatregelen om de economie herop te starten in gezonde en veilige omstandigheden. Bij de aanbevelingen van hoe naar het werk te komen, wordt het gebruik van deelfietsen afgeraden. Alle vormen van deelmobiliteit alsook het openbaar vervoer zullen in het postcoronatijdperk erg onder druk komen te staan. Het

wordt een uitdaging om reizigers ervan te overtuigen dat het gebruik ervan veilig kan zijn. Hiervoor zullen bijkomende inspanningen nodig zijn.

Minister, wat is uw standpunt over het afraden van het gebruik van deelfietsen?

Welke maatregelen zullen worden genomen om het gebruik van deelsystemen en openbaar vervoer hygiënisch te maken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank u voor uw vragen. We hebben het hierover inderdaad al vrij uitgebreid gehad in de plenaire vergadering, naar aanleiding van een aantal actuele vragen. Ik wil mij even focussen op de grote lijn, zeker omdat ik mevrouw Robeyns heb horen zeggen dat het in de presentatie van de Nationale Veiligheidsraad een beetje overkomt alsof het openbaar vervoer de laatste optie is. Dat wil ik toch even rechtzetten. En het is daarstraks ook al aan bod gekomen in de commissie. Wij willen ten volle blijven inzetten op die modal shift: weg van de weg en zoveel mogelijk inzetten op duurzame vervoersmodi. Voor ons is het openbaar vervoer daarin zeker een belangrijke factor.

Maar op dit ogenblik zitten we natuurlijk met een gezondheidscrisis. Ik wil wel benadrukken dat De Lijn of het openbaar vervoer tijdens die gezondheidscrisis te allen tijde is blijven rijden, zeker voor die mensen die dat expliciet nodig hebben. Zij zijn blijven rijden, weliswaar in een aantal specifieke omstandigheden, die vooral te maken hebben met veiligheid en hygiëne. Wat dat betreft denk ik dat we zeker een pluim mogen geven aan alle mensen van De Lijn die ervoor hebben gezorgd dat mensen die essentiële verplaatsingen willen of moeten doen, die ook konden doen en dat ze van het openbaar vervoer hebben kunnen gebruikmaken.

Op 21 april hebben we samengezeten met een aantal experts van de GEES. We hebben toen samen met de ministers van de andere gewesten alsook de federale minister bevoegd voor mobiliteit samengezeten om te kijken hoe we die exitstrategie zo goed mogelijk kunnen aanpakken. Daarbij hebben we er rekening mee gehouden dat, als er enerzijds een social distancing is van 1,5 meter tussen elke reiziger op de trams, bussen, metro's of treinen, er natuurlijk nagenoeg geen capaciteitsuitbreiding mogelijk is. Maar als we anderzijds de economische sectoren, de onderwijssectoren willen laten heropstarten, moet er natuurlijk ook meer capaciteit mogelijk zijn.

Daarom was er rond het verplichten dan wel aanbevelen van het dragen van een mondmasker, onmiddellijk unanimiteit over het bij voorkeur verplichten van een mondmasker op het openbaar vervoer. Niet vanwege het willen verplichten, verre van, maar wel om de mensen een groter veiligheidsgevoel te geven en ervoor te zorgen dat er zo weinig mogelijk besmettingen kunnen gebeuren.

Bijkomend wil ik even meegeven – en dat is het laatste wat ik zal zeggen over de Nationale Veiligheidsraad – dat het voor de periode die nu ingaat, fase één, nog altijd gaat over enkel essentiële verplaatsingen. Dat is één. Men blijft daarop hameren: tussen 4 mei en de volgende fase van 18 mei mogen er alleen essentiële verplaatsingen worden uitgevoerd. En twee, men blijft nog altijd zoveel mogelijk focussen op telewerk of thuiswerk.

Dus we verwachten niet dat het vanaf 4 mei zo'n enorme vaart zal lopen op het openbaar vervoer. Alleszins zijn we er wel op voorbereid. Er zijn heel wat mondmaskers besteld. Wat nieuw is vandaag: de eerste 25.000 maskers zijn geleverd en worden de komende dagen ter beschikking gesteld van het personeel van De Lijn. Daar zijn we natuurlijk zeer tevreden over, want we kunnen wel 90.000 mondmaskers bestellen, maar als die niet tijdig geleverd worden, levert dat problemen op. De vandaag geleverde maskers worden zo snel mogelijk verdeeld,

zodat vanaf maandag 4 mei elk personeelslid van De Lijn – niet alleen de chauffeurs maar ook de mensen in de Lijnwinkels en het technisch personeel – minstens 5 wasbare mondkmaskers ter beschikking heeft en kan gebruiken.

Ik herhaal dat alle andere maatregelen van kracht blijven. Ik denk aan hygiëne-maatregelen en de inzet van extra reinigingsmiddelen. Aan het onthaal of de balie van de dienstgebouwen en de Lijnwinkels komen er, als er nog geen glas is, plexi-wanden. De stuursloten van de chauffeurs, die op dit ogenblik afgespannen worden met een lint, krijgen in eerste instantie minstens een ketting en worden daarna voorzien van plexiglas. We kunnen niet alle bussen tegelijkertijd voorzien van plexiglas. We willen ervoor zorgen dat de chauffeurs zo veel mogelijk afgesloten zijn van de reizigers. De reizigers blijven ook achteraan opstappen. Al die maatregelen blijven van kracht.

De vakantieregeling loopt tot 4 mei. Vanaf dan wordt er weer overgeschakeld op de normale dienstregeling van het precoronatijdperk.

Dan kom ik tot de vraag betreffende de abonneementhouders. Zoals ik enkele weken geleden al aangaf in deze commissie, vind ik dat een goede suggestie. Ik heb ook aan De Lijn gevraagd om te onderzoeken of iedereen die een abonnement heeft, een verlenging kan verkrijgen. Zoals ik ook al antwoordde op een schriftelijke vraag, geeft De Lijn aan dat er bij andere vervoersmaatschappijen – specifiek de NMBS – geen verlenging komt van de abonnementen. We zochten het op op de website, maar vonden daar niets specifiek terug. De Lijn houdt vast aan de normale regeling inzake het verlengen of het geven van een tegemoetkoming voor een abonnement dat niet gebruikt kan worden. Zoals ik eerder al zei, onder andere toen het ging over de ombudsman, blijft een oplossing op maat mogelijk. De oude regeling blijft dus van kracht. Als iemand me kan aantonen dat er bij de andere vervoersmaatschappijen wél terugbetaald kan worden, hoor ik dat graag. Ik herhaal dat ik dat een goed voorstel vond, dat we daarom ter overweging overgemaakt hebben aan De Lijn. Daar blijft men nog vasthouden aan de bestaande regeling voor abonnementen.

Er waren een aantal vragen over de deelfietsen. Het gebruik van deelfietsen is enorm teruggevallen. Ik wil u wel nog meegeven dat wij, naast de exitstrategie van de GEES en de Nationale Veiligheidsraad, met de administratie een eigen exitstrategie hebben uitgewerkt om de duurzame vervoersmodi extra te promoten. Het is niet zo dat men het openbaar vervoer niet wil gebruiken, maar een heel aantal mensen zal niet spontaan op een overvolle bus of tram willen stappen.

We willen die mensen niet onmiddellijk weer toeleiden naar de auto. We proberen hen zo veel mogelijk aan te moedigen om andere duurzame vervoersmodi te gebruiken. Naast korte verplaatsingen te voet en met de fiets, denken we dat voor de wat langere verplaatsingen elektrische deelsystemen een heel goed alternatief kunnen vormen.

Mevrouw Fournier stelde een aantal vragen over de elektrische deelfietsen en deelsteps. We proberen daar alleszins, in samenspraak met de sector, zoveel mogelijk opnieuw op in te zetten. Ik herhaal dat we dat zien als een gezond alternatief voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer, dat vanaf 18 mei gestaag zal toenemen.

Ik wil wat cijfers meegeven over het gebruik van het openbaar vervoer. Onder normale omstandigheden wordt het openbaar vervoer gebruikt door een kleine 900.000 reizigers, waarvan 45 procent voor woon-schoolverkeer. Dat gebeurt vooral in het secundair en hoger onderwijs, in het lager onderwijs wordt veel minder gebruikgemaakt van het openbaar vervoer. Voor het woon-werkverkeer, dat goed is voor 25 procent, willen we vooral inzetten op duurzame vervoersmodi en het gebruik aanmoedigen van deelfietsen en deelsteps.

Met onze eigen 'exitwerkgroep' en de Stichting Verkeerskunde bekijken we momenteel hoe een uitgebreide campagne opgezet kan worden om veel meer in te zetten op de fiets voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer, waarbij alle deelsystemen in de picture komen. We hebben onder andere overlegd met Blue Mobility om op dat vlak extra maatregelen te kunnen nemen. Uiteraard moet er een beroep gedaan worden op het gezond verstand van elke gebruiker. Ik denk aan het gebruik van drukknoppen in bussen en trams en het gebruik van deelfietsen en -steps. De kans op besmetting moet te allen tijde zo klein mogelijk gehouden worden. Men geeft ons aan dat het risico op besmetting door het gebruik van deelfietsen relatief klein is. Het virus zou veel meer overgedragen worden van mens op mens dan door het aanraken van handvaten van deelfietsen. Desalniettemin verzekert de sector ons dat de nodige voorzorgsmaatregelen worden genomen bij het terugbrengen en afhalen van die fietsen.

De deelfietsen en uitleenautomaten van Blue Bike worden vanaf 11 mei dagelijks ontsmet. Een deelfiets van Blue Bike wordt momenteel gemiddeld minder dan één keer per dag uitgeleend en de gemiddelde uitleenduur bedraagt acht uur. De kans is dus relatief klein dat het virus daar kan overspringen. Iedereen gaat alleszins volop mee in de campagne om zoveel mogelijk in te zetten op handenwassen, social distancing enzovoort om ervoor te zorgen dat het gebruik van deelfietsen in de meest hygiënische omstandigheden kan plaatsvinden.

Ik concludeer. We zetten volop in op alle duurzame vervoerssystemen. De Lijn is helemaal klaar om vanaf 4 mei weer op volle capaciteit te werken. We verwachten nog geen capaciteit van 100 procent vanaf 4 mei, zelfs niet vanaf 18 mei. Ik herhaal dat elke fase geëvalueerd wordt en dat er bekeken wordt of bijkomende maatregelen genomen moeten worden. De maatregelen die nu gelden, zijn de maatregelen die gelden tussen 4 mei en 11 mei. We denken dat we ten volle voorbereid zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Dank u, minister, voor uw antwoord. Wat het al dan niet verlengen van abonnementen betreft, vind ik niet dat we moeten wachten op de NMBS. De procedure van vandaag, via een klacht en een compensatie, is vandaag geen geschikte procedure als zo'n grote groep mensen daar individueel gebruik van begint te maken. Ik zou daar dus toch nog eens over nadenken.

Ik heb een bijkomende vraag. Ik maak me toch wel wat zorgen. In de beginperiode zullen er geen problemen zijn, want dan zullen niet zo veel mensen de bus of tram nemen. Ik vraag me wel af of De Lijn, naarmate het openbare leven vanaf 18 mei hervat wordt, voldoende mogelijkheden heeft om flexibel in te spelen op de vraag. Zal er een continue monitoring zijn van het aantal mensen op bussen? Kan de dienstregeling tijdens spitsmomenten desnoods uitgebreid worden? Is men daarmee bezig?

Voor de rest ben ik zeer verheugd te vernemen dat er vandaag al 25.000 mondmaskers geleverd zijn. Dat zal de personeelsleden van De Lijn al wat geruststellen. Ik heb overigens regelmatig met lede ogen lege bussen zien voorbijrijden. Ik had wat te doen met de chauffeurs, die natuurlijk ook helden zijn die er elke dag staan, maar de laatste maanden vaak helemaal alleen in de bus zaten, wat niet de meest aangename jobinvulling geweest zal zijn.

Ik moet nu vertrekken naar een andere commissie.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Ik blijf het een beetje vreemd vinden dat er, op een moment dat de Veiligheidsraad enkel

beslissingen neemt over social distancing in de openbare ruimte, winkels en bedrijven, voor het openbaar vervoer ten stelligste aangeraden wordt om dat los te laten, ondanks de gids van de sociale partners. U zegt dat het niet realistisch is. Ik denk dat men in landen als Denemarken en Nederland wel tot een capaciteitsuitbreiding probeert te komen. Dat bewijst dat het wel mogelijk is.

U zegt – terecht, volgens mij – dat er in die eerste fase niet ineens een stormloop zal zijn op het openbaar vervoer. Dat is een reden te meer om in die eerste fase de social distance toch als norm te nemen en te handhaven. Je kunt daar wat creatief in zijn. Ik denk dat het wenselijk is dat we, bijvoorbeeld via een app, reizigers in real time informatie kunnen bezorgen zodat ze kunnen zien hoe druk het is op de bus.

Ik wil nogmaals benadrukken dat plexiglas voor de chauffeurs – ik heb uit het debat van gisteren begrepen dat u dat onderzoekt – een serieuze meerwaarde zou kunnen betekenen voor hun veiligheid.

Wat de abonnementen betreft, deel ik de opmerking van collega Brouwers. We moeten niet kijken naar de NMBS. Ik heb alleszins vernomen dat de NMBS de termijn van de tienrittenkaarten wel verlengt. In dit geval worden de abonnementen of tienrittenkaarten dus blijkbaar wel verlengd. Ik wil dus vragen om toch nog eens te bekijken of dat ook bij De Lijn mogelijk is.

Het allerbelangrijkste blijft de modal shift. U zegt terecht dat, als we de veiligheid van de chauffeurs en reizigers niet kunnen garanderen, mensen weer massaal de wagen zullen nemen. Ik vrees dat alleszins. U hoopt op de fiets. Ik vrees dat het voor langere afstanden de wagen zal worden. Dat moeten we zien te vermijden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Dank u voor uw antwoord, minister. Momenteel is het gebruik van deelfietsen catastrofaal gedaald, met 80 procent, zoals u zei. Dat is ook wel wat begrijpelijk in deze coronatijden. Een deelfiets wordt heel veel gebruikt voor woon-werkverkeer. Nu er veel minder woon-werkverkeer is, is het heel begrijpelijk dat die deelfietsen veel minder gebruikt worden. Mijn grote bezorgdheid geldt voor na deze coronatijden. We werken al jaren, met uw voorganger en ook samen met u, aan een visie rond combimobiliteit, de combinatie van verschillende vervoersmodi.

We streven ook naar een maximaal aantal combi- of mobipunten, waar al die verschillende vervoersmodi op één punt worden samengebracht. Als de deelfiets, en bij uitbreiding ook de deelauto, daarvan geen deel meer zou kunnen uitmaken of de gebruiker minder gebruikmaakt van dergelijke deelsystemen, dan zakt heel onze visie eigenlijk als een pudding in elkaar, en dat moeten we te allen tijde kunnen vermijden.

Minister, ik denk dat u zich toch wel bewust bent van deze problematiek. U zegt dat u een uitgebreide campagne zult voeren om die deelsystemen extra te promoten.

Ik had nog een bijkomende vraag. We hebben ook al heel veel gediscussieerd in de commissie over de 300 miljoen euro voor fietsinfrastructuur in 2024. Ik denk dat het nu echt wel het moment is om daar fundamentele stappen in te zetten. Ik denk dat het gebruik van de eigen fiets extra zal moeten worden gestimuleerd, en daar zijn ook fietspaden natuurlijk echt mee verbonden. 2024 is heel nabij, over vier jaar. We zitten nu, denk ik, aan een budget van ongeveer 130 miljoen euro per jaar voor fietsinfrastructuur. We willen dat in vier jaar naar 300 miljoen euro brengen, dus meer dan een verdubbeling. Ik denk dat u echt wel een grote inspanning zult moeten doen om daadwerkelijk die 300 miljoen euro te kunnen spenderen

aan fietsinfrastructuur. Vandaar de algemene vraag: welke stappen hebt u eventueel al gezet om in 2024 die 300 miljoen euro te kunnen besteden aan onze fietsinfrastructuur?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik heb een tweetal weken geleden tijdens onze gedachtewisseling over corona ook al de suggestie gedaan of men kon bekijken of die abonnementen niet konden worden verlengd voor de duur van de specifieke coronamaatregelen. Ik vind dat een logisch uitgangspunt. Ook lokaal gebeurt dat op heel veel plaatsen. U hebt toen gezegd dat u dat een goed voorstel vond en dat zou meenemen. Dat waardeer ik ook, maar ik heb er toen ook voor gepleit dat u ook zou overleggen met de andere aanbieders van openbaar vervoer in dit land, en misschien, waarom niet, ook in het buitenland, om eens te horen wat ze zeggen. Nu verneem ik van u dat de NMBS heeft beslist om dat niet te doen, en dat De Lijn het dus ook niet zal doen. Ik vind dat jammer. U weet dat ik nogal geneigd ben om het standpunt te huldigen dat Vlaanderen niet altijd moet kijken naar wat men federaal doet, naar wat België doet. De Lijn moet dus ook niet altijd kijken naar wat de NMBS doet. Dus, als de NMBS dat beslist, so what? Wat houdt ons tegen om in Vlaanderen anders te beslissen? Als u zelf echt van mening bent dat dat een goed voorstel is om die abonnementen te verlengen, dan wil ik u vragen dat u uw standpunt doordrukt als u met De Lijn in gesprek gaat. U bent de minister. Vlaanderen mag gerust eens de leiding nemen.

Ik heb nog één heel specifieke vraag over de mond- en neusbescherming voor het personeel. Die wordt aangekocht. U hebt daarnet gezegd dat er ook al een deel is binnengekomen. Ik krijg echter ongeruste signalen van medewerkers zelf. Worden die verplicht of niet voor chauffeurs, die eigenlijk al afgescheiden zitten van de reizigers? Daar is blijkbaar onduidelijkheid over bij het personeel, en men is erg bang dat dat wordt opgelegd en dat dan ook niet meteen wordt nageleefd.

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

Jos D'Haese (PVDA): Ik zal eerst eventjes beginnen met een opmerking voor al degenen die in deze commissie in het verleden al hebben uitgeblonken in denigrende opmerkingen over de vakbonden bij De Lijn. Die mensen daar zijn zich op dit moment aan het kapotwerken om ervoor te zorgen dat reizigers én chauffeurs opnieuw veilig op de bus kunnen. Dus, als ons openbaar vervoer vandaag blijft rijden en als die herstart vandaag volop in voorbereiding is, dan is dat voor een groot deel aan hun inspanningen te danken. Ik denk dat de mensen die nu rustig vanuit hun zetel via videoconferencing mee kunnen vergaderen in de commissie, daar alleen maar nederig het hoofd voor kunnen buigen.

Neem nu bijvoorbeeld die plexiglazen wanden, waarover ik gisteren, en een aantal collega's vandaag, ben tussengekomen. Ik heb gisterenavond vernomen dat die na overleg met de vakbonden ondertussen al zijn besteld. Er zijn al 550 schermen besteld. Er komen er nog 2200 aan tegen 18 mei. Dat is een heel goede zaak, maar de vakbonden hebben wel aanzienlijk moeten doorduwen, tegen hun superieuren in, om ervoor te zorgen dat dat mogelijk is, want in eerste instantie is het allemaal niet mogelijk, maar uiteindelijk bleek dan toch dat men die bestellingen kon plaatsen. Het is dus een goede zaak dat dat er is, een heel goede zaak voor de veiligheid van de chauffeurs en van de reizigers.

En dan is het nu tijd voor de volgende stap. Er is een groot pijnpunt bij de ontsmetting van de bussen. Chauffeurs zeggen mij dat die ontsmetting nog altijd heel erg beperkt is, dat enkel de gele horizontale en verticale palen maximaal één keer per dag ontsmet worden, zetels en ramen niet meer dan anders, dat wil zeggen in sommige gevallen om de acht weken, dat in een aantal stelplaatsen de bussen zelfs in het weekend niet worden gereinigd, zelfs niet op dit moment. Dat is toch

wel iets anders als je kijkt naar bijvoorbeeld Brussel, hoe de MIVB dat aanpakt. Daar heeft de woordvoerder nog gezegd dat er geen enkel voertuig uitrijdt zonder dat elk oppervlak gereinigd is. De chauffeurs van de MIVB hebben zelfs afgedwongen dat de ontsmetting wordt uitgevoerd door een professionele externe firma en bij sommige bussen gebeurt dat zelfs meerdere keren per dag. Er zijn op dit moment zelfs vertragingen – dat is niet altijd een goede zaak – omdat de reiniging en ontsmetting absolute voorrang heeft op elk ander aspect van de dienstverlening. Ik pleit uiteraard niet voor vertraging, maar ik pleit wel voor een heel rigoureuze naleving van alle hygiënische maatregelen.

Nu we vanaf 4 mei opnieuw meer mensen op de bus gaan krijgen, lijkt het mij dat de inspanningen voor die reiniging serieus gaan moeten worden opgedreven. Ik vraag mij af of er bij De Lijn beterschap op komst is. Zijn daar externe diensten voor aangeschreven, zullen er externe firma's worden ingeschakeld om die reiniging goed te doen? Zo ja, kunt u informatie geven over wie dat zou doen?

Een tweede punt dat aangepakt moet worden is de bezorgdheid over het afstand houden op de bus. Anderhalve meter is misschien niet altijd mogelijk, minister, maar neem nu eens de leerlingen. De leerlingen gaan binnenkort naar school en moeten op school 2 vierkante meter per leerling hebben in de klas, een zeer te-rechte maatregel. Maar in de bus naar die school zullen diezelfde leerlingen op elkaar gepakt zitten, of lopen ze alleszins het risico om op elkaar gepakt te zitten. Er is dus de vraag hoeveel mensen op zo'n bus mogen komen, en ten tweede is er de vraag in verband met de controle of de mensen op zijn minst de social distancing op de bus in de mate van het mogelijke respecteren. In heel wat bedrijven worden vandaag stewards ingezet om bij het binnen- en buitengaan mensen er vriendelijk op te wijzen afstand te houden van elkaar, niet alleen op de werkposten, maar ook bij het binnen- en buitengaan. Wat u gisteren zei in de plenaire vergadering, dat chauffeurs elke keer de politie moeten bellen als er een probleem is op de bus, is duidelijk niet realistisch. Dat is een beetje te zot. Mijn vraag is dus: gaat u extra mensen inzetten op die bussen, controleurs inzetten om als steward tussen te komen en te zorgen dat de mensen afstand houden, dat de mensen hun mondmasker op hebben, enzovoort? Dat is misschien ineens een goede praktijk om in te zetten in het vervolg, ook na corona, want die extra mensen op de bus kunnen we absoluut gebruiken.

In verband met de abonnementen, wacht De Lijn op de andere vervoersmaatschappijen – dat klinkt heel goed. Maar De Lijn zou nu eindelijk eens voorop kunnen lopen, eindelijk eens niet aan het staartje kunnen hangen, maar voorop lopen. Dit is gewoon hét moment voor De Lijn om als eerste in België een goede maatregel te nemen. Er is heel veel gesproken over de sorrymaatregel die De Lijn zou nemen om te compenseren voor de geleden schade vorig jaar en alle jaren daarvoor. Dit lijkt me een excellent moment voor De Lijn om een toegift te doen aan haar reizigers en te zeggen dat die abonnementen een beetje verlengd worden. Zo'n grote toegeving is dat nu ook weer niet.

Dus drie concrete vragen. Hoe zit het met de reiniging van die bussen? Hoe zit het met het bewaren van afstand op die bussen, zullen daar mensen voor worden ingezet? En ten slotte, kunt u niet een klein beetje druk zetten zodat De Lijn die abonnementen effectief gaat verlengen voor de periode dat ze niet gebruikt zijn?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik heb ook nog een paar bijkomende vragen. Ik ga niet terugkomen op het debat over de mondmaskers, minister, dat hebben we gisteren gevoerd. Gewoon één bijkomende opmerking: ik heb gisteren ook gezien dat bij controle heel veel van de mondmaskers niet echt geschikt zijn. Zijn de mondmaskers die nu door De Lijn besteld zijn, gekeurd? Zijn die veilig bevonden?

Gisteren bleek dat er nogal wat maskers zijn die men zelfs zou moeten afplakken om beschermend genoeg te zijn.

Ik heb een tweede vraag naar het handhaven van het niet dragen van een mondmasker. Is er een juridische basis om dat echt af te dwingen, is dat al juridisch bepaald? Wat kunnen de sancties zijn voor mensen die dit overtreden?

Wat de reiniging betreft hadden wij tijdens de gedachtewisseling over corona ook al een aantal suggesties naar voren gebracht, ik heb ze ook in een aantal vragen van collega's gezien, onder andere met betrekking tot het gebruik van handgels op de bus. We weten allemaal dat handhygiëne een van de voornaamste zaken is om het verspreiden van het virus te voorkomen. Als ik hier hoor van collega D'Haese dat er vragen zijn bij de reiniging van de bussen, denk ik dat handgels wel degelijk hun nut gaan kunnen bewijzen. Ik denk dat het een en-en-verhaal is: niet alleen mondmaskers zijn belangrijk, maar ook handhygiëne, en ik denk dat passagiers, wanneer ze op of van de bus stappen, de mogelijkheid moeten hebben om toch even hun handen te ontsmetten.

Tot slot heb ik dezelfde opmerking als alle andere collega's wat de abonnementen betreft. Ik denk dat we ons helemaal niet moeten spiegelen aan de NMBS. U bent de voogdijminister van De Lijn, als u het een goed idee vindt om die abonnementen te verlengen – en ik denk dat alle collega's in de commissie het daarmee eens zijn – stellen wij voor dat u inderdaad druk uitoefent bij De Lijn om die abonnementen toch te verlengen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Eigenlijk heb ik een heel korte opmerking. Ik vind het goed, minister. Veertien dagen geleden hebben we ook met elkaar gediscussieerd. Ik heb toen zelf de oproep gedaan om van de nood een deugd te maken en de fiets als het ware in de etalage te plaatsen als alternatief voor het openbaar vervoer, waarvoor er aanvankelijk een psychologische drempel zal bestaan. Dat was ten tweede ook om te vermijden dat iedereen dan terugvalt op de wagon.

Ik zie dat die campagne ondertussen loopt en dat is een goede zaak. Misschien kan dat inderdaad een mentaliteitswijziging creëren, zeker nu met het zachtere weer, zodat de fiets, het zachte vervoermiddel bij uitstek, inderdaad een alternatief wordt, in eerste instantie zeker en vast voor de wagon en misschien, in ondergeschikte orde, ook voor het openbaar vervoer.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt, collega's, voor de bijkomende vragen en suggesties. Ik zal beginnen met de vraag van mevrouw Brouwers over de abonnementen en het wachten op de NMBS. Mevrouw Brouwers is er dan wel niet meer, maar een heel aantal andere collega's zitten ook met vragen daaromtrent. Misschien heb ik me daaromtrent niet zo heel goed uitgedrukt. Wat heb ik daarstraks bij het begin gezegd? Ik heb gezegd dat we binnen de interministeriële conferenties regelmatig samenzitten met de mobiliteitsministers van andere gewesten alsook de federale voogdijminister van de NMBS om zoveel mogelijk afspraken proberen te maken rond een zo uniform mogelijk beleid, zodat het ene beleid geen opbod wordt ten opzichte van het andere.

Het voorstel om die abonnementen op te schorten, vind ik een goed voorstel, zoals ik vorige week ook gezegd heb. Wij hebben onmiddellijk gevraagd aan De Lijn om dat mee te nemen en te onderzoeken. Ik heb dan vanuit de administratie van De Lijn te horen gekregen dat de andere – en ik benadruk 'andere' – vervoersmaatschappijen, waaronder de NMBS, de MIVB en de TEC, dat niet zouden doen en De Lijn wilde zich aan dezelfde regeling houden.

Mevrouw Robeyns, u zegt dat de NMBS bepaalde abonnementen wel zou opschorten, meer bepaald de tienrittenkaarten. Opnieuw, ik neem het mee en ik zal het zeker op tafel leggen tijdens de volgende interministeriële vergadering. Ik vind wel dat we zoveel mogelijk moeten kijken naar een uniforme regeling. U kunt wel heel hard roepen dat we het voortouw moeten nemen en moeten kijken waar Vlaanderen staat, maar ik zou het sneu vinden dat het hier in Brussel op de ene bus wel kan en op de andere niet. Met andere woorden: op de bussen van de MIVB zou het niet kunnen en op de bussen van De Lijn wel. Dat lijkt mij een beetje een vreemde situatie en daarom vind ik dat we er een beetje voor moeten zorgen dat alles spoort. Maar opnieuw, ik neem het mee en u mag me daar een volgende keer zeker over interpellieren. Ik heb gezegd dat ik het een goed voorstel vond en ik zal aan De Lijn vragen om dat aan de andere vervoersmaatschappijen voor te leggen en een regeling uit te werken. Als het niet kan voor de abonnementen, dan zou het toch zeker moeten lukken voor die tienrittenkaarten.

Mevrouw Robeyns, u had het dan ook nog over het al dan niet loslaten van social distancing. Nu, wij enten ons natuurlijk op datgene wat de Nationale Veiligheidsraad heeft gezegd. Ik maak nu de link met datgene wat geldt voor de bedrijven, namelijk dat elk bedrijf en elke economische sector vanaf 4 mei mag heropstarten, rekening houdend met telewerken, essentiële verplaatsingen en social distancing. Daar wordt dan onmiddellijk aan toegevoegd dat men, als social distancing niet gerespecteerd kan worden, een protocol moet uitwerken om de veiligheid en de gezondheid van de werknemers ten opzichte van iedereen te garanderen.

Nu, social distancing op trams, bussen en metro's is niet altijd even evident, zeker tijdens piekuren of in drukke steden. Als we zouden zeggen dat men op een normale bus, die plaats biedt aan 54 mensen, anderhalve meter afstand moet houden, dan betekent dat dat er op die bus slechts 9 mensen plaats kunnen nemen. Als we in dergelijk geval naar 100 procent capaciteit zouden moeten gaan, dan moet men heel wat bussen extra inleggen en die bussen kan ik niet van vandaag op morgen bestellen noch huren. Dat is geen optie en vandaar heeft men binnen de Veiligheidsraad die mondklappers opgelegd, waarmee men de persoon voor of naast zich beschermt. Dat is heel belangrijk. We rekenen ook opnieuw zoveel mogelijk op de verantwoordelijkheidszin en het gezond verstand van eenieder. Los daarvan denk ik dat niet zo heel veel mensen geneigd zullen zijn om op een overvolle bus of tram te gaan stappen. Ik denk dat het gezond verstand daar zal zegen. Maar zonder meer zeggen dat we gaan vasthouden aan die social distancing ... dat zou betekenen dat ze op bussen voor 54 mensen een meetlatje zouden moeten nemen, zodra er 10 man op stapt. Gezond verstand is wat dat betreft zeer belangrijk, maar we zullen ook zoveel mogelijk gaan sensibiliseren en informeren. Er komen ook opnieuw van die affiches op al onze bussen en onze trams waarop staat dat men zijn gezond verstand moet gebruiken, de handen moet wassen, een mondklapper moet dragen en dergelijke meer.

Voor mensen die zich niet aan de regels houden, ga ik niet zeggen dat we moeten wachten tot de politie gaat interveniëren of dat we overall stewards moeten inzetten, want dan zouden we de capaciteit voor andere reizigers die noodzakelijke verplaatsingen maken, nog meer verlagen. Maar de dispatching is ook online. Als men zich dus onheus zou gedragen of geen mondklappers wil dragen en specifiek andere mensen zou willen besmetten, dan kan het personeel natuurlijk op de noodknop drukken.

Het plexiglas op de bussen ter bescherming van het personeel nemen we mee als suggestie. Bij De Lijn was men daar ook al mee bezig, heeft men mij bevestigd. De plexiwanden zijn besteld, maar we kunnen niet garanderen dat elke bus maandag aanstaande al een plexiwand zal hebben. Daarom voorzien we op dit moment nog een ketting of linten. Maar de bedoeling is wel om daar zoveel mogelijk op in te zetten.

Dan was er nog de vraag van de heer Verheyden en de heer D'Haese over de hygiëne en het reinigen van de bussen en trams. In een vorige commissievergadering, waar we het uitgebreid gehad hebben over het financiële verhaal van De Lijn ten gevolge van de daling van de ontvangsten en de stijging van de uitgaven, hebben we het daar ook al over gehad. Een belangrijk deel van de nieuwe uitgaven gaat immers naar externe poetsfirma's. Bij De Lijn zijn er zowel interne als externe poetsfirma's, maar de dienstverlening van de externe poetsfirma's is enorm uitgebreid. Ik heb toen ook al gezegd dat men veel meer focust op dieptereiniging van alle toestellen. Dan heb ik het specifiek over de bestuurscabines, zeker tussen een wissel van chauffeurs, maar ook over de palen, drukknoppen en zo verder. Kortom, er wordt gefocust op alles wat veelvuldig gebruikt wordt door reizigers. Per dag gaat daar 11.000 euro naartoe. Ik zie dat de heer D'Haese zijn hoofd schudt, als zou dat niet het geval zijn – tenzij ik u verkeerd interpreteer, mijnheer D'Haese –, maar dat zijn de cijfers die men mij meegeeft. Als men dus zegt dat er te weinig gepoetst wordt, dan zou ik niet weten waar men die 11.000 euro per dag aan besteedt. Men verzekert mij althans dat er volop wordt ingezet op die dieptereiniging en op hygiëne. Gaan we nu aan elke bushalte een dispenser zetten voor handgels? Als we die langs openbare lijnen zouden plaatsen, dan zouden die heel snel verdwijnen. Op dat vlak rekenen we dus op het gezond verstand van de mensen zelf. Op dit moment worden overal handgels en mondmaskers ofwel zelf gemaakt ofwel te koop aangeboden, dus zo moeilijk kan het niet zijn, en ik denk dat we daar kunnen rekenen op eenieders gezond verstand en verantwoordelijkheidszin.

Dan was er ook nog de bijkomende vraag van mevrouw Fournier of wij de chauffeurs van De Lijn gaan verplichten ook een mondmasker te dragen. Ik heb het federale uitvoeringsbesluit nog niet gezien, maar ik heb wel de communicatie gevolgd en de powerpointpresentatie gezien van de Nationale Veiligheidsraad, en de Nationale Veiligheidsraad zegt dat het bedekken van neus en mond op het openbaar vervoer verplicht is. Ik denk dat het voor ons dan moeilijk is om te zeggen dat het niet verplicht is voor de chauffeurs. Ik denk dat we de algemene leidraad moeten volgen: als het verplicht is op het openbaar vervoer, dan geldt dat voor iedereen die het openbaar vervoer gebruikt, zij het nu als personeelslid dan wel als de reiziger. We moeten die lijn aanhouden.

Mevrouw Fournier, ik kan uw bekommernissen of uw opmerkingen rond het inzetten op de modal shift, op de fiets en de fietsinfrastructuur alleen maar mee onderschrijven. Ook in dezen kan ik jullie al meegeven dat we voor dit jaar een bedrag van 175 miljoen euro voorzien hebben voor onze fietsinfrastructuur. Nu de werken door de coronaperikelen heel wat vertraging hebben opgelopen, hoop ik toch dat we alles snel kunnen bijbenen en dat we volop kunnen inzetten op die bijkomende noodzakelijke fietsinfrastructuur, zodat die een bijdrage kan leveren aan de modal shift en niet iedereen vanaf nu of vanaf september opnieuw de auto gaat nemen. Dat zullen we zeker voorkomen. Dan wil ik ook opnieuw verwijzen naar datgene wat we nu aan het uitwerken zijn binnen de administratie om mensen extra aan te moedigen om werk te maken van duurzame vervoersmodi. We willen alles op alles zetten en we zijn aan het kijken wat op zeer korte tijd kan. Met verwerken kunnen we nu al bijvoorbeeld een aantal zaken uitvoeren, zodat we scholen straks, op 15 of op 18 mei, een duwtje in de rug kunnen geven. We hebben wel onze project voor de schoolomgevingen, maar duurzame infrastructuurwerken duren altijd wat langer. Nu zijn we aan het zoeken om op zeer korte termijn heel snel een aantal bijkomende maatregelen te nemen, bijvoorbeeld door een aantal parkeerplaatsen op te heffen en daar fietsenstallingen te plaatsen of deelsystemen in te bedden. Zo kunnen we mensen tonen dat de fiets in de voorbije twee maanden veel meer gebruikt is en dat we dat moeten bestendigen. Daarom willen we alles op alles zetten om die duurzame vervoersmodi in de picture te zetten. Dat is alleszins de bedoeling, maar we rekenen daarvoor ook op heel wat partners, op de lokale besturen, maar zeker ook op de gebruikers om daar ten volle op in te zetten.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, bedankt voor uw bijkomende antwoorden.

Ik wil mijn bezorgdheid nog maar eens benadrukken. In die generieke gids staan inderdaad heel duidelijke regels of richtlijnen die gelden voor private en openbare sectoren, zowel voor essentiële als niet-essentiële sectoren. Onze belangrijkste bezorgdheid is dat we moeten vermijden dat er lege bussen blijven rondrijden en er zich tegelijkertijd alsmaar meer auto's vastrijden in files. Dat kan alleen maar als we de reizigers en het personeel effectief de garantie geven dat het openbaar vervoer op een veilige manier kan verlopen. Dat betekent investeren in die beschermingsmaterialen en reiniging en indien nodig ook in capaciteitsuitbreiding, als het effectief nodig zou blijken. Ik denk dat een reiziger mag verwachten dat de remmen van de bus werken, maar ook dat de bus geen broeihaard van bacteriën is. Ik wilde toch blijven benadrukken om de nodige maatregelen te nemen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, dank u voor uw bijkomende antwoorden. Ik heb er op zich niet veel meer aan toe te voegen. Ik denk dat we gewoon een beetje zullen moeten afwachten hoe alles zich zal manifesteren op het openbaar domein vanaf 4 mei. Misschien zullen we bijkomende maatregelen moeten nemen of bijkomende stappen moeten zetten. Momenteel heb ik geen bijkomende vragen meer.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.