



Vlaams  
Parlement

vergadering **C186**  
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 14 mei 2020

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

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het hervatten van de grensoverschrijdende busverbindingen – 2161 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het omleiden van bussen van De Lijn – 2170 (2019-2020)	5
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de preventie van corona-besmettingen bij De Lijn – 2171 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de eerste fase van de corona-exitstrategie bij De Lijn – 2192 (2019-2020)	6
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het niet aanpakken van verkeershinder tijdens het Oosterweelproject – 2190 (2019-2020)	16
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het heropstarten van de rijopleidingen door zelfstandige rijinstructeurs in het kader van de corona-exit – 2193 (2019-2020)	19
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aandacht voor de Internationale Dag tegen Homofobie en Transfobie bij De Lijn – 2197 (2019-2020)	20

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het hervatten van de grensoverschrijdende busverbindingen – 2161 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Dit is een vraag die in de grensstreek heel sterk leeft en die in het kader van corona heel nadrukkelijk in beeld komt. Ik begin mijn vraag met de stelling dat een van de coronamaatregelen bij De Lijn het inperken is van grensoverschrijdende busverbindingen tot de laatste bushalte voor de grens of het niet bedienen van de haltes op Nederlands grondgebied. Het gaat dan heel concreet over de volgende lijnen, voorzitter: lijnen 430, 450 en 460 in de provincie Antwerpen, lijnen 45, 20a, 62 en 63 in de provincie Limburg – allemaal richting Maastricht –, lijnen 22, 42 en 43 in de provincie Oost-Vlaanderen en de verbinding Brugge-Breskens of lijn 42 in de provincie West-Vlaanderen.

Deze lijnen, collega's, worden regelmatig gebruikt door grensarbeiders. In mijn eigen gemeente gaan 4400 mensen hun dagelijks brood verdienen in Maastricht en omstreken. Maar ook leerlingen maken er gebruik van om over de grens naar school te gaan. In Lanaken alleen al lopen er 1000 Nederlandse leerlingen school in het lager en secundair onderwijs. In Nederland zijn de basisscholen terug open sinds 11 mei en op vrijdag 15 mei, morgen dus, openen ook de meeste Vlaamse scholen weer hun deuren. Het is dan ook belangrijk dat leerlingen die over de grens naar school gaan, in beide richtingen, maar vooral dan vanuit Nederland naar België, ook effectief op school kunnen raken met het openbaar vervoer.

Is er een timing bekend voor het hervatten van de grensoverschrijdende busverbindingen?

Heeft De Lijn een duidelijk beeld van het aantal leerlingen dat gebruik maakt van De Lijn voor het vervoer van en naar school over de grens?

Zijn er ten slotte maatregelen voorzien om het grensoverschrijdend busvervoer specifiek voor leerlingen weer mogelijk te maken?

**De voorzitter:** Bedankt voor die korte en bondige vraag.

Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Bedankt voor uw vragen, mijnheer Keulen, maar helaas zal ik u geen afdoend antwoord kunnen geven.

U vraagt naar de timing voor het hervatten van het grensoverschrijdend busverkeer. Uiteraard hebben wij contact opgenomen met De Lijn om te vragen wanneer grensoverschrijdende busverbindingen herop zouden kunnen starten, maar u weet dat artikel 7 van het federaal ministerieel besluit van 23 maart 2020 nog altijd een verbod oplegt voor niet-essentiële reizen van en naar België en u weet ook dat het woon-schoolverkeer niet is opgenomen als essentiële verplaatsing. Daarom laat De Lijn nog geen bussen over de grens rijden.

We weten ook allemaal dat de Nationale Veiligheidsraad gisteren bij elkaar is gekomen en opnieuw enkele nieuwe maatregelen heeft genomen voor de afbouw van de noodmaatregelen. Wat betreft grensoverschrijdend verkeer van personen is er echter nog geen uitsluiting. Vanmorgen hebben we vernomen dat het de minister van Binnenlandse Zaken is die een formeel en wederkerig akkoord zal moeten sluiten met een buurland – in dezen Nederland –, vooraleer de grenzen geopend kunnen worden. Deze

ochtend heb ik kennis genomen van de communicatie van minister De Crem hierover. Hij deelde mee dat hij hierover ten vroegste volgende week een beslissing verwacht.

Kortom, ik moet u helaas teleurstellen en meegeven dat ik nog geen zicht heb op de concrete hervatting van het grensoverschrijdend busverkeer, maar ik hoop uiteraard, net zoals u en iedereen in de grensgemeenten, dat hier zo snel mogelijk duidelijkheid over komt, zeker voor schoolgaande kinderen. Nu, morgen vindt nog niet de grote heropstart plaats; die vindt pas later plaats. Toch denken we dat het voor schoolgaande kinderen een welgekomen boodschap zou zijn, mocht het grensoverschrijdend busverkeer weer kunnen opstarten.

Bij uw tweede vraag peilt u naar het aantal leerlingen dat mogelijks gebruikmaakt van De Lijn voor vervoer van en naar school. De Lijn heeft een goed beeld van het aantal leerlingen op basis van het gebruik van de Buzzy Pazz, die er is voor mensen jonger dan 25 jaar. Er zitten dus ook jongeren bij die misschien al werken of verder studeren, maar het geeft wel een beeld van de grootteorde. De cijfers gaan enkel over de ritten met een begin- of eindhalte in Nederland. Dit gaat over unieke abonnees die een grensoverschrijdende verplaatsing deden en die een correcte MoBIB-registratie deden, want niet elke abonnee scant zijn opstap. De aantallen geven dus niet het volledige effectieve gebruik weer.

Dit betekent in februari voor de provincie Antwerpen op de drie vermelde lijnen 875 ritten. Voor de provincie Limburg op de 4 lijnen zijn dat 2111 ritten. Voor de provincie Oost-Vlaanderen op de 3 lijnen gaat het om 120 ritten. Voor de provincie West-Vlaanderen op de lijn 42 gaat het over 124 ritten. Ik kan u die cijfers bezorgen. Er is ook een opsplitsing per lijn mocht daar interesse voor zijn. Ik kan dit ter beschikking stellen van de commissiesecretaris.

U had ook nog een vraag over specifieke maatregelen. Ook daar moet ik het antwoord helaas schuldig blijven. Ik hoop, samen met u, dat het grensoverschrijdend busvervoer voor leerlingenvervoer en woon-werkverkeer kan heropstarten, maar we zijn afhankelijk van wat de Nationale Veiligheidsraad en minister De Crem met de collega's zal afspreken.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, voor particulieren zijn er al een zevental uitzonderingen erkend als essentiële verplaatsing waarvoor zonder problemen de grens gepasseerd mag worden: woon-werkverkeer, mantelzorg, dierenzorg, reelingen in het kader van co-ouderschap ten gevolge van een vonnis van een rechtbank, grensoverschrijdende relaties maar ook leerlingenverkeer. Dat is opgenomen als een van de uitzonderingen die erkend zijn als essentiële verplaatsing in het kader van grensoverschrijdend vervoer. Voor particulieren is dit al geregeld.

Ik dacht dat De Lijn daarbij zou aansluiten, want het gaat over verplaatsingen die al erkend zijn als essentiële verplaatsing. Over het punt van leerlingen die de grens oversteken om in de twee landen les te volgen, is er al een akkoord. Dat staat niet meer ter discussie. Hetzelfde geldt voor de andere punten die ik heb opgesomd. Dat leek mij de opstap, los van de discussies die minister De Crem nu heeft. Die gaan vooral over het al dan niet toelaten van familie- en vriendenbezoek over de grens in de statische bubbel van vier. Dit staat daar los van. Dit heeft niets met familiebezoek te maken, maar wel met iets dat ondertussen al is erkend als essentiële verplaatsing.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Keulen, in de grensregio's leeft deze problematiek heel erg. Ik kan u alleen maar zeggen wat ik voortdurend te horen krijg, namelijk dat er nog altijd geen grensoverschrijdende ritten worden toegelaten. We

kunnen alleen maar hopen dat er zo snel mogelijk groen licht komt van de Nationale Veiligheidsraad. Vandaag is dat nog niet het geval en moeten wij ons richten op wat in het federaal ministerieel uitvoeringsbesluit staat, namelijk dat momenteel het grensoverschrijdend busvervoer niet kan worden hervat. Helaas moet ik daar vandaag het antwoord op schuldig blijven.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Laat de argumenten die ik u aanreik dan een hefboom zijn. Woonwerkverkeer en grensoverschrijdend leerlingenvervoer zijn erkend als essentiële verplaatsing. Gebruik dit nu als hefboom om de dienstverlening van De Lijn daarop af te stemmen. Dit staat eigenlijk los van de discussies die minister De Crem momenteel voert over het ongebreidelde familiebezoek en vriendenbezoek. Dat staat daar los van. Wat vandaag niet is, kan op korte termijn hopelijk wel in orde komen, en dat zijn de grensoverschrijdende busverbindingen van De Lijn.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het omleiden van bussen van De Lijn  
– 2170 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Mijn vraag gaat over het omleiden van bussen van De Lijn, specifiek in deze coronatijden. Heel wat steden en gemeenten willen hun handelszaken en winkels begeleiden bij de heropstart. Zij kiezen ervoor om hun winkelstraten verkeersvrij te maken, niet zomaar, maar om de nodige afstand tussen bezoekers te kunnen garanderen.

Dat heeft een aantal repercussies, bijvoorbeeld voor de ritten van De Lijn. Wanneer een straat is afgesloten, moet de bus worden omgeleid en een ander parcours volgen. Soms is dat een aantal honderden meters meer en dat brengt dan ook een meerkost met zich mee.

De Lijn rekent die kosten door aan de lokale besturen. Ik vermoed dat die specifieke maatregel bij de begeleiding van de exit uit de coronacrisis en de heropstart van de winkels een tijdje zal duren.

Minister, is er bij De Lijn nagedacht over een systeem om de lokale besturen niet de volledige meerkost van die omleidingen door te rekenen? Zo ja, wat is daarvan het resultaat?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Maertens, ik weet niet of u specifiek gemeenten kent die een meerkost gepresenteerd kregen. De Lijn geeft aan dat een meerkost in rekening kan worden gebracht wanneer een lokaal bestuur een omleiding vraagt. Iemand zal die meerkost natuurlijk moeten betalen. De Lijn geeft aan dat het best kan worden overgegaan tot overleg en samenwerking waarbij die meerkost tot een absoluut minimum kan worden beperkt. Ik geloof in overleg en in samenwerking. Iedereen moet zijn gezond verstand gebruiken en proberen die meerkost te vermijden.

Tot nu toe weet ik niet of bepaalde gemeenten al een meerkost aangerekend gekregen hebben. De Lijn vraagt wel om betrokken te worden wanneer bepaalde

lokale besturen een omleiding organiseren. Het lijkt me een goede zaak dat men overlegt en samenwerkt om te komen tot een optimale rit.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Bedankt voor uw bondige, maar zeer duidelijke antwoord. Ik waardeer het zeer dat De Lijn in overleg wil treden. Ik ken een voorbeeld uit Lier, waar de stad voor een omleiding van enkele honderden meters al snel 1500 euro extra per week aan De Lijn moet betalen. U zult zeggen: wat is 1500 euro per week voor een stad? Maar als die periode lang blijft duren, beland je in een scenario waarbij je bijna de loonkost van een voltijdse medewerker aan die kleine omleiding spendeert. Dat zou toch jammer zijn.

Ik apprecieer het zeker dat De Lijn in overleg wil gaan. Ik vermoed dat de kostprijs die de mensen in Lier me hebben doorgegeven de kostprijs na overleg is, maar toch denk ik dat er eens binnen De Lijn moet worden bekeken of het niet anders kan. Als die omleiding echt lang duurt, dan stijgen de kosten voor de lokale besturen behoorlijk.

Ik heb een bijkomende vraag. U nodigt iedereen uit die in dat geval verkeert om in dialoog met De Lijn te gaan. Dat is zeer goed, maar trekt De Lijn dan 'een lijn'? Gaan zij tewerk volgens een specifieke regeling of wordt er echt ad hoc gekeken wat er moet gebeuren? Je moet natuurlijk opletten dat je niet met twee maten en gewichten werkt.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor uw bijkomende vraag waarin u stelt dat De Lijn het best een rechte lijn trekt inzake dergelijke vragen. Het verhaal van de stad Lier was mij niet bekend. Als er effectief grote kosten zijn, dan moeten we inderdaad bekijken hoe we dat het best kunnen aanpakken. Finaal zal er altijd iemand betalen, ofwel is dat een gemeente, ofwel De Lijn, ofwel de Vlaamse overheid, want de kosten worden toch doorgerekend. We zullen wat dat betreft alleszins die bekommernissen meenemen en kijken hoe we daarin kunnen bijpassen. Het is uiteindelijk ook een noodsituatie en dan moet men daar soepel mee omgaan. Het liefst door een rechte lijn te volgen, zoals u zegt, maar er moet hier ook de nodige soepelheid aan de dag worden gelegd. Ik zal dit alleszins bespreken met het managementteam van De Lijn.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Bedankt, minister, om dat mee te nemen in het overleg met De Lijn. Bijzondere tijden vergen bijzondere maatregelen. Bedankt om deze zaak te behartigen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de preventie van coronabesmettingen bij De Lijn**  
– 2171 (2019-2020)

**VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de eerste fase van de coronaxitstrategie bij De Lijn**  
– 2192 (2019-2020)

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Jos D'Haese (PVDA):** We hebben het hier gisteren al even over gehad in de plenaire vergadering, en ik wil vandaag wat verder ingaan op de maatregelen rond de ontsmetting en reiniging in de bussen en trams van De Lijn.

Bij wijze van introductie geef ik u een kleine anekdote over een Antwerpse buschauffeur mee: ze merkte, hoe vreemd dat ook lijkt, op dat haar bus tijdens coronacrisis vuiler was dan vroeger. Ze vroeg zich af hoe dit mogelijk was en kwam tot de conclusie dat de zetels proper werden gehouden net omdat er passagiers gingen op zitten. Zij namen het stof mee. Dat gebeurde niet in coronatijd, waardoor de bus er vuiler bijlag dan anders. Die anekdote is intussen twee weken oud. Er zijn opnieuw meer passagiers.

Ik hoor nu echter op heel wat plaatsen, maar gelukkig niet overal, dat ze niet merken dat de bussen grondig worden geïet, laat staan dat ze ontsmet worden. Ik hoor dat dat zo is in stelplaatsen in Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Limburg.

Welke verschillende types van ontsmetting gebeuren er in de bussen en trams van De Lijn en wat is de regelmaat waarmee de ontsmetting per type gebeurt? Volstaat dat volgens u?

Wat is voor u op dit vlak het streefdoel per vervoersregio? Wat is daarbij de timing zodat men aan dat streefdoel kan voldoen? Welke bijkomende middelen en personeel worden daarvoor ingezet? Welke externe firma's zijn aangeworven en wat is hun opdracht? Vindt u dat er nog ruimte is voor verbetering?

Wat vindt u van de richtlijnen van de Nationale Veiligheidsraad voor het openbaar vervoer?

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (sp-a):** Voorzitter, collega's, minister, een deel van de vragen is achterhaald door het debat van gisteren in de plenaire vergadering. Twee weken geleden hebben we het in de commissie ook al redelijk uitgebreid gehad over de exit bij De Lijn. U heb toen gezegd dat De Lijn voorbereid was, dat het nodige beschermingsmateriaal was besteld en dat het allemaal niet zo'n vaart zou lopen. Gisteren zei u in de plenaire vergadering dat op 9 mei, na het schrijven van de vakbonden, is overgegaan tot de bestelling van het plexiglas voor de bescherming van de chauffeurs. Op 30 april hebben we het daar ook al over gehad in de commissie. Het is mij niet helemaal duidelijk waarom het tot 9 mei heeft geduurd, zelfs niet na het debat van gisteren.

Minister, waar ik het vooral over wil hebben en waar we twee weken geleden ook al over hebben gepraat, is het respecteren van de 'social distancing'. Mijn partij en ik zijn van mening dat we alles in het werk moeten stellen om de naleving van die veiligheidsafstand, in de mate van het mogelijke, zo goed mogelijk te laten respecteren. Dat staat ook in de generieke gids van de sociale partners. U hebt gisteren herhaald dat de Nationale Veiligheidsraad beslist heeft dat social distancing overal geldt en, als dat niet kan, er extra maatregelen – mondmaskers, mond- en neusbedekking – verplicht worden ingevoerd op het openbaar vervoer.

Minister, er zijn ook bedrijven waar die social distancing niet kan worden gerespecteerd maar waar men wel meerdere maatregelen neemt boven op de mondmaskers. Ik wil even verwijzen naar de scholen. Ook daar is social distancing in normale omstandigheden niet mogelijk. Wat doet men daar? Men breidt de capaciteit uit en zet minder leerlingen per klas. Dat zou ook een keuze van De Lijn kunnen zijn, maar daar is dan een duidelijk plan voor nodig.

U hebt gisteren op een aantal vragen geantwoord, onder meer over de plexiwanden. Toch zijn er nog altijd redelijk wat onduidelijkheden wat de social distancing betreft, wat de normering is, wanneer een bus volzet is om op een veilige manier te kunnen

rondrijden en wat de handhaving van de maatregelen betreft. Zowel de chauffeurs als de reizigers hebben recht op duidelijkheid welke de regels zijn en op welke manier het openbaar vervoer te gebruiken. Mocht u dat nog niet gedaan hebben, zou ik u vragen om daarover zo snel mogelijk samen te zitten met de directie van De Lijn.

Voorzitter, ik ga me houden aan de vragen zoals ik ze op papier heb ingediend, maar een aantal zijn intussen dus al beantwoord.

Minister, wat zijn de reizigersaantallen bij De Lijn sinds het ingaan van exit-fase 1a? Wat was de bezettingsgraad? Worden de reizigersaantallen op een of andere manier in deze periode specifiek gemonitord?

Beschikte elke personeelslid op 4 mei daadwerkelijk over ten minste vijf wasbare mondmaskers, zoals afgesproken?

Deze vraag is intussen wel beantwoord: waren alle chauffeurscabines op maandag 4 mei beschermd met plexiglas?

Hoeveel inbreuken op het niet dragen van neus-mondbescherming werden vastgesteld? Door wie werden deze vaststellingen gedaan? Werden er boetes uitgeschreven?

Werd er ook gecontroleerd op het naleven van de regels in verband met social distancing? Waren er standaardbussen met een hogere bezettingsgraad dan negen personen zoals in het advies van de sociale partners stond?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, ik dank u voor uw vragen. We hebben het er gisteren in de plenaire vergadering, maar ook de voorbije weken in de commissie, al een paar keer over gehad. Er zijn nog een aantal punctuele vragen waar ik uiteraard graag op wil antwoorden.

De heer D'Haese vroeg naar de verschillende types van ontsmetting die in de bussen en trams van De Lijn gebeuren. Ik heb het eigenlijk gisteren ook al gezegd, maar de stuurposten en de gevoelige onderdelen of die onderdelen die veel worden aangeraakt door de reizigers of door de chauffeurs, worden elke dag, zeven dagen op zeven, ontsmet door een professionele firma. Op de vergadering van de raad van bestuur van eind april van De Lijn werden die firma's geselecteerd, nadat men voldeed aan de selectievoorwaarden. Ze zijn er zeven dagen op zeven mee bezig.

Die externe firma's ontsmetten dus niet alleen die delen die door chauffeurs worden aangeraakt, maar ook de delen die de reizigers aanraken. Het gaat dan specifiek om het stuur, de knoppen, de stangen waar men zich aan vasthoudt en dergelijke meer. Daarvoor worden zowel reinigende als ontsmettende middelen gebruikt. Daarnaast poetsen de professionele ploegen – want er zijn ook interne ploegen – om de zes à acht weken het volledige voertuig. Dat is de normale regeling die altijd geldt, los van corona.

Als De Lijn melding krijgt van een medewerker die vermoedelijk besmet is met COVID-19, dan voert een professionele firma een extra dieptereiniging uit van de werkplek van deze medewerker, los van de dieptereiniging die zes- of achtwekelijks gebeurt. Tot slot laat elke chauffeur de stuurpost uit respect voor zijn/haar collega's die na hem/haar het stuur overnemen, netjes achter. Dat is de opdracht die iedere chauffeur heeft meegekregen. Telkens als er een wissel gebeurt buiten de stelplaatsen, heeft de chauffeur poetsmateriaal bij om de meest elementaire ontsmetting zelf te doen. Elke chauffeur heeft een vernevelaar bij met 5 procent Dettol Medicaloplossing in en de nodige poetsdoeken. Zo kan elke chauffeur ervoor zorgen dat de chauffeur na hem/haar een gedesinfecteerde stuurcabine heeft.



Het blijft natuurlijk nog altijd de regel dat als men zich ziek voelt of als men ziek is, men ook thuis blijft. Dat geldt voor de chauffeur, maar zeker ook voor de reiziger.

U zegt dat sommige mensen beweren dat hun bus op dit moment vuiler zou zijn dan gewoonlijk. Als dat zo is, dan geven die mensen dat het beste door aan De Lijn, ofwel via het klachtenmanagementsysteem, ofwel via mail. Als er dergelijke klachten zijn, dan kan ik alleen maar oproepen om die door te geven. Iedereen wil natuurlijk in een propere bus reizen. Bij deze dus een uitnodiging om dat zeker te melden.

In uw tweede vraag vraagt u naar een streefdoel per vervoerregio, mijnheer D'Haese. Er wordt geen onderscheid gemaakt per vervoerregio over de wijze en manier van ontsmetten. Er is ook geen specifiek streefdoel, aangezien de reiniging overal geldt, voor alle rijdende bussen en trams. Het moet overal toegepast worden, in overeenstemming met de richtlijnen van de Nationale Veiligheidsraad. Dit betekent dat chauffeurs, belbusmedewerkers en Lijnwinkelmedewerkers voor 4 mei ingezet werden om extra te poetsen. Zo werd ook heel wat economische werkloosheid vermeden. Sinds 4 mei – eind april is dat binnen de raad van bestuur beslist – doet De Lijn een beroep op professionele poetsfirma's om dagelijks de stuurposten en de onderdelen die vaak worden aangeraakt, zoveel mogelijk te ontsmetten. De focus ligt daarbij op onderdelen die de chauffeurs en de reizigers frequent aanraken, zoals drukknoppen, stangen, stuur en dergelijke meer. Het gaat om verschillende firma's per regio, zodat het ingestelde poetsritme aangehouden kan worden.

De extra dagelijkse ontsmetting kost De Lijn 844.000 euro per maand, zoals ik gisteren ook al in de plenaire vermeld heb. Dat bedrag komt boven op de kost voor de reguliere poetsbeurten. Op een voertuigenpark van 2292 voertuigen betekent dit op een weekdag een extra kost per poetsbeurt van 12,11 euro, de helft daarvan op een weekenddag. Dat is dus niet 1 euro, zoals u gisteren in de plenaire liet uitschijnen, mijnheer D'Haese.

De Lijn kan zich vinden in de directieven van de Veiligheidsraad. We hebben het al eerder gehad over het dragen van een mondk masker. Moest dat louter een aanbeveling blijven of liever een verplichting zijn? Wegens de duidelijkheid heeft men aangedrongen op een verplichting. Dat is ook voor iedereen heel duidelijk: neemt men het openbaar vervoer, dan zal men een mondk masker dragen.

Mevrouw Robeyns, u had een vraag over het aantal reizigers sinds het ingaan van exitfase 1A. Ik heb destijds gezegd dat het waarschijnlijk allemaal niet zo'n vaart zou lopen. We hebben geen glazen bol en kunnen niet voorspellen hoe het in de toekomst zal verlopen, maar de richtlijnen van de Veiligheidsraad geven aan om het openbaar vervoer en zeker op de piekmomenten zoveel mogelijk te mijden. Op die manier kunnen de veiligheidsmaatregelen optimaal gerespecteerd worden.

Op een normale dag vóór de coronaperiode waren er tussen 820.000 en 970.000 reizigers. In de periode vóór 4 mei zat men gemiddeld aan 90.000 tot 100.000 reizigers per dag. Sinds 4 mei is dat licht aan het stijgen. Op 4 mei waren er 111.104 reizigers per dag of een bezettingsgraad van ongeveer 14 procent. Op dinsdag 5 mei was dat ongeveer hetzelfde. Op zaterdag 9 en zondag 10 mei lag dat aantal weer een stuk lager met op zondag 36.691 reizigers. Op maandag 11 en dinsdag 12 mei waren er ongeveer 155.000 en 159.000 reizigers. Dat komt ongeveer neer op een bezettingsgraad van 18 procent. We zitten dus nog niet over de 20 procent die op een standaardbus de 1,5 social distancing garandeert.

Elk personeelslid heeft eind april vijf wasbare mondk maskers ter beschikking gekregen, meer bepaald de chauffeurs, lijncontroleurs en halteploegen. De lijnwinkelmedewerkers die vanaf 11 mei terug aan de slag zijn gegaan, hebben intussen ook mondk maskers gekregen.

Waren alle chauffeurscabines op maandag 4 mei beschermd met plexiglas? Ik heb daar gisteren ook op geantwoord. Initieel was er sprake van een plexiwand, maar er is uiteindelijk gekozen voor een soort pvc-folie, zodat bij een aanrijding de chauffeur alsnog vlot weg kan geraken. Plexiglas zou ook kunnen versplinteren en mensen verwonden. Die folie zal uiterlijk tegen vrijdag op alle bussen aangebracht zijn. Ik heb het dan niet alleen over de bussen en trams van De Lijn, want er zijn ook duidelijke richtlijnen voor de partners die uitrijden en flexibele wanden voor de afsluiting van het chauffeursslot hebben ingepland.

Bij inbreuken op het dragen van neusmondbescherming is het niet aan de chauffeur om met de reiziger in conflict te gaan. Ze moeten dan via de reguliere procedure zorgen dat de dispatching op de hoogte is en dat de politie bij de interventie mee opgeroepen wordt.

Wat dat betreft, heb ik gisteren al aangegeven dat men ervan uitgaat dat die procedure verder kan worden gevoerd en dat de politie stand-by is om de nodige vaststellingen te doen wanneer mensen zich onheus gedragen tegenover buschauffeurs.

Er werd ook gecontroleerd op het naleven van de regels in verband met social distancing in geval van een hogere bezettingsgraad. Wanneer volgens de chauffeur die regels niet worden gerespecteerd, dan kan hij of zij opnieuw de dispatching verwittigen die dan, indien nodig, contact opneemt met de politie. De dispatching noteert alleszins de overbezetting en wanneer de Lijn vaststelt dat er regelmatig een overbezetting is of een te grote drukte op een welbepaalde rit, dan wordt er een versterkingsrit ingelegd.

Een chauffeur kan ook te allen tijde doorrijden aan een halte als hij of zij merkt dat er al te veel volk op de bus zit en social distancing niet kan worden gegarandeerd.

De maximale bezetting op de voertuigen varieert van bus tot bus. In een kleine gelede bus kunnen maximum twintig mensen zitten wanneer men de afstand van anderhalve meter respecteert. Tijdens een vergadering van het interministerieel overleg en de GEES lag de vraag op tafel om die afstand te beperken tot een meter zodat meer mensen op de bus kunnen. Momenteel behoudt men de afstand van anderhalve meter. Dit zal in de toekomst geëvalueerd moeten worden wanneer meer mensen met de bus meerijden.

Maar opnieuw, wat dat betreft, gelden ook de richtlijnen van de Nationale Veiligheidsraad waarbij duidelijk is aangegeven dat alleen essentiële verplaatsingen en gebruik van het openbaar vervoer toegestaan zijn wanneer men geen alternatief heeft. De Vlaamse overheid roept op om zoveel mogelijk andere duurzame vervoersmodi in het kader van de modal shift te gebruiken, met name verplaatsingen te voet, met de fiets, met een speedpedelec, met een elektrische fiets en/of met een deelfiets. Er zijn dus alternatieven maar bij overbezetting zal uiteraard ingegrepen worden.

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

**Jos D'Haese (PVDA):** Minister, ik dank u voor de toelichting. Ik geef ruitelijk toe dat ik gisteren een nul vergeten was bij de berekening van de kostprijs per bus. Jawel, ook ik maak fouten en ik geef dat zelfs toe.

Ik heb nog een aantal bijkomende vragen, onder andere over de reiniging. U zegt dat de bussen vanaf 4 mei elke dag, zeven op zeven, worden ontsmet door professionele firma's. Vandaag hoorde ik iemand zeggen dat dit de afgelopen twee dagen is gebeurd door chauffeurs in hun terbeschikkingstijd en dus niet door firma's. Wanneer u dat echter formeel bevestigt, zullen we op het terrein nagaan of dat effectief klopt.

Professionele ploegen zouden om de zes tot acht weken het volledige voertuig komen poetsen zoals normaal. Ik ben heel benieuwd wie hier in de commissie tevreden zou zijn als zijn huis om de zes tot acht weken gepoetst zou worden en daar continu mensen doorlopen, zeker in deze coronatijden.

U hebt gisteren gezegd en vandaag herhaald dat de afscheidingen er tegen vrijdag zullen zijn. Maar het is me niet helemaal duidelijk of het dan gaat over een professionele afscheiding waar een rits in zit zodat mensen eruit kunnen wanneer er een probleem is. Of bedoelt u daarmee de oplossingen die worden gevonden door de technische dienst zelf die bestaan uit de eerdere variant die ik gisteren heb getoond met bouwfolie en ducttape, of latere varianten met dikkere folie? Tegen vrijdagmorgen zal er overal een afsluiting zijn met rits. Of zal het in een aantal gevallen met rits zijn en in andere gevallen met het knip- en plakwerk van de helden van de technische dienst van De Lijn?

Het oorspronkelijke contract om de wanden te plaatsen, is afgesprongen. Ik vroeg me af u daarvan de reden kent. Werden er andere leveranciers gevonden om hetzelfde materiaal te leveren?

Welke aanduidingen over de mondkmaskers worden er op de bussen voorzien? Hangen die op de deuren of zijn er stickers voorzien? Ik heb gemerkt dat men vooraan op de bussen van de TEC het busnummer afwisselt met de boodschap dat men verplicht een mondkmasker moet dragen. Wil De Lijn hetzelfde doen om iedereen op het hart te drukken dat men dat masker zeker moet dragen?

Ik hoor van werknemers bij de pachtmaatschappijen van De Lijn dat daar nog steeds een aantal essentiële veiligheidsmaatregelen niet in orde zijn. Het gaat dan over basale dingen zoals handgels en papieren doekjes om de handen af te drogen na het wassen. Ik vroeg me af of De Lijn een soort controle uitvoert bij die pachters of vindt u dat die mensen maar naar de sociale inspectie moeten stappen?

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (sp-a):** Op basis van de reizigersaantallen stel ik vast dat de bezettingsgraad in een week van 14 naar 18 procent is gestegen. Als ik u goed heb begrepen, zou met een bezettingsgraad tot 20 procent de social distancing gerespecteerd kunnen worden. Als we weten dat volgende week de scholen heropenen, dan acht ik de kans groot dat we aan die 20 procent of meer zullen raken. Dan kan de social distancing niet meer gerespecteerd worden. Houdt u vast aan de noodzakelijkheid van die social distancing? De chauffeur moet volgens u oordelen of de bus te vol is of dat er sprake is van overbezetting. Dan is het wel wenselijk dat daar duidelijke normeringen voor bestaan. Wanneer is een bus te vol? Bij een kleine bus spreekt u over twintig mensen, maar bestaan er voor alle bussen duidelijke aantallen zodat het niet van de individuele beoordeling van de chauffeur afhangt of er twintig of dertig mensen op een bus worden toegelaten? Het moet voor alle bussen hetzelfde aantal zijn.

Begrijp ik het goed dat als er echt overbezetting is er wel degelijk extra capaciteit voorzien wordt? Ik dacht dat van u gehoord te hebben. Kunt u dit nog verduidelijken of bevestigen?

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** We zitten natuurlijk in een ongekende tijd die, laten we eerlijk zijn, niemand had zien aankomen. Je kunt je daar moeilijk op voorbereiden. Ik weet wel dat ik in deze commissie een tijdje geleden, toen we over de coronacrisis in haar totaliteit van gedachten hebben gewisseld, heb opgemerkt dat De Lijn een te passieve houding over de exitstrategie aannam. De Lijn zei letterlijk dat

de beslissing over de exit niet bij haar lag en dat ze naar de Nationale Veiligheidsraad keek. Ik antwoordde dat ik van een firma als De Lijn verwacht dat ze zich daar actief op voorbereidde. Ik wil natuurlijk niet zeggen dat men alles al had moeten voorzien en ik weet ook dat in tijden als deze kritiek heel snel geformuleerd is, maar ik vond toch dat De Lijn een iets actievere houding had mogen aannemen. Vandaag proef ik dat opnieuw een beetje als het over de social distancing gaat. Eerst was daar wat onduidelijkheid over. Social distancing was op het openbaar vervoer niet nodig, wel moesten er mondklappers worden gedragen. Die woorden heb ik eerst van u en daarna van de heer Kesteloot gehoord. Die wijken af van het advies van de Nationale Veiligheidsraad, want dat zegt dat de bedekking van mond en neus niet voldoende bescherming biedt en dat social distancing toch belangrijk is. Daarna heeft De Lijn dan toch beslist dat ze die social distancing zal toepassen.

Als men die social distancing moet garanderen, tenzij u zegt dat het niet moet, dan valt men terug op 20 procent van de bezetting – de heer Kesteloot heeft die uitspraak in het verleden ook al eens gedaan. Vandaag is dat 18 procent. Het zijn iets andere cijfers dan ik hoorde in uw antwoord aan collega Van de Wauwer want ik dacht dat u zei dat het maandag 12 procent was. Nu is het blijkbaar 18 procent, maar als de scholen erbij komen, moet men geen statisticus zijn om te zien dat het 20 procent wordt.

Ik vind dan persoonlijk dat we niet tegen de chauffeur kunnen zeggen dat hij maar moet doorrijden als er te veel volk aan de halte staat, of dat hij zelf moet oordelen. In een bus wordt vaak niet doorgeschoven en dan lijkt het vooraan redelijk druk, maar achteraan is het leeg. En dan zou de buschauffeur moeten oordelen dat zijn bus vol zit. We slagen er vandaag in om in wachtkamers en in ziekenhuizen te zeggen dat men op die stoel mag zitten en op die niet. Het lijkt mij toch perfect haalbaar om op die manier een plan te maken waar men in de bus kan zitten en waar niet, waar men kan staan en waar niet. Het zou goed zijn als men bepaalt hoeveel reizigers er in de bus kunnen. Als er twintig reizigers in een bus van honderd personen mogen en die zitten allemaal achteraan, dan wordt de social distancing nog niet gerespecteerd.

Ik zou dus durven pleiten voor een iets pro-actievere aanpak van De Lijn. We zitten inderdaad nog op 2 procent van de 20 procent maar volgende week komen we er wel aan en dus moeten we vandaag nadenken hoe we dat oplossen, en niet volgende week.

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Ik ga niet terugkomen op de opmerkingen van de collega's want die hebben we al uitvoerig en ook al in vorige commissiezittingen gehoord. Ik sluit me er wel volmondig bij aan.

Ik wou gewoon even verwijzen naar mijn actuele vraag van twee weken geleden. Ik kwam toen tot de conclusie dat De Lijn eigenlijk veel te laat in gang is geschoten om een exitstrategie uit te kienen. Met de vragen die nu worden gesteld, stel ik vast dat de collega's eigenlijk op dezelfde golflengte zitten. Men is bij De Lijn veel te laat in gang geschoten, men heeft veel te passief afgewacht terwijl men wist dat er op een bepaald moment een exit zou komen en men een exitstrategie zou moeten uitwerken. Het wordt tijd dat men bij De Lijn wakker wordt en dat men inderdaad, zoals de collega's zeggen, tegen maandag toch wel met een duidelijk plan van aanpak komt, ook voor de social distancing.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Nogmaals, ik heb er gisteren ook al op gewezen. Ik denk dat we verstandig moeten omgaan met het openbaar vervoer opnieuw in te schakelen. Het is zeer goed voor wie van thuis naar het werk gaat en wie van thuis

naar school gaat. We moeten het openbaar vervoer stimuleren in deze tijden, maar we moeten er ook verstandig mee omgaan. Veiligheid en gezondheid blijft een prioriteit, het betekent bescherming.

We moeten ook controleren. Ik heb dat gisteren gezegd en ik zal er dus niet meer op doorgaan. We moeten echt wel in de gaten houden of er situaties zijn die zorgen voor bijkomende problemen of gevaar. We moeten goed monitoren en bijsturen waar nodig. Er is niets verkeerd met op tijd en stond eens naar het bord te kijken en bij te sturen indien mogelijk. We moeten niet mordicus vasthouden aan een bepaald plan. We kunnen bijsturen en De Lijn kan dat ook. We moeten volgende week evalueren hoe de situatie is en bijsturen indien mogelijk, met een maximum aantal reizigers op de bus en met een aanduiding van welke zitplaatsen bezet mogen zijn.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik dank u voor de bijkomende vragen.

Mijnheer D'Haese, nog eens even heel duidelijk: men heeft de reguliere poetsuren die er precorona ook al waren, met 30 minuten verlengd. Er is dus een continue reiniging en om de 6 tot 8 weken is er een dieptereiniging.

U zegt wel: 'Ik weet niet of alle collega's hun woning maar om de zes of acht weken poetsen', maar er wordt elke dag gepeetst. Er zijn de normale poetsregelingen en om de zes à acht weken is er een dieptereiniging. Dus nogmaals: er wordt heel wat extra gepeetst.

Wat de afsluitingen betreft, vraagt u of die afsluiting overal met een rits gebeurt of met – om uw woorden te gebruiken – knip- en plakwerk. Bij een Duitse firma had De Lijn afsluitingen met rits besteld en er zijn er ook een heel aantal geleverd, maar die firma is plots gestopt met leveren, waarschijnlijk door materiaaltekorten of door een grotere bestelling van een andere koper – de details ken ik niet – en dan is men naar alternatieven gaan zoeken. Die alternatieven heeft men gevonden door de folie zelf aan te kopen en die dan ook overal zelf vast te hechten. Die folie is op de stelplaatsen geleverd en men kan die folie zelf in de bus hangen, zodat alles goed kan verlopen.

Ik heb van een aantal anderen vernomen dat tentenbedrijven ook flexibel zeil of flexibele folies leveren om voor afsluitingen te zorgen. Nu eens zal die afsluiting met een rits worden vastgehecht, dan weer met een of andere tape, daarover ga ik niet in detail, maar er wordt in elk geval voor gezorgd dat er tegen eind deze week overal een volledige afsluiting is.

U vraagt ook of De Lijn alle bussen van de pachters gaat inspecteren of controleren, maar ik denk niet dat dat de taak is van De Lijn. Elke werkgever moet ervoor zorgen dat zijn werknemer in goede, veilige en gezonde omstandigheden kan werken en dus is het in de eerste plaats de werkgever, de pachter, die ervoor moet zorgen dat ook zijn personeel veilig kan rondrijden. Ik kan u wel meegeven dat De Lijn regelmatig samenzit met de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocar-ondernemers (FBAA) en dat er heel veel onderlinge communicatie is, zodat iedereen op dezelfde golflengte zit.

U stelde ook nog een vraag over de handgels. U blijft erop hameren dat die niet ter beschikking gesteld zouden zijn aan het personeel, terwijl De Lijn mij net bevestigt dat dat wel het geval is. Ik kan nu natuurlijk niet alle personeelsleden individueel gaan bevragen, maar als ze geen handgel hebben, dan stel ik voor dat die mensen hun klachten melden op hun stelplaats of bij het management, maar op dit ogenblik hebben wij daar geen klachten over. Ik zeg opnieuw dat mensen ook mij mogen contacteren, als daar heel veel klachten over zijn, maar tot nu toe heb ik nog geen klachten ontvangen.

Mevrouw Robeyns, u en mijnheer Ceyskens hadden vragen rond de bezettingsgraad. Voor alle duidelijkheid: bij de ingang van de eerste versoepeling van de maatregelen, op maandag 4 mei, zaten we inderdaad rond 12 procent; vorige maandag zaten we op 18 procent. U vraagt of een bezettingsgraad van 20 procent de standaard is. Neen, maar zoals ik daarstraks ook al heb aangegeven, had men voor een standaardbus van vijftig zitplaatsen initieel de regel dat er een tiental reizigers zouden mogen meereizen om zo de anderhalvemeterregel te respecteren. Vandaag zit men daar nog niet, maar onthoud ook dat – en dat geldt ook voor taxi's – mensen die met familieleden of een partner op de bus stappen, die regel onderling niet hoeven te volgen. Daarom heeft men op de bussen of trams, in tegenstelling tot in wachtzalen, geen kruisen aangebracht op de stoelen om aan te duiden dat men daar niet mag gaan zitten. Men heeft wel affiches opgehangen waarop staat dat men het beste geschrinkt zit om zo voldoende afstand te kunnen houden en de reizigers zo goed mogelijk te informeren.

Mevrouw Robeyns, u vraagt wat de kwalificatie is van een te volle bus. Als er een bus aankomt waar al heel veel volk op zit, dan zal de reiziger al niet erg geneigd zijn om op te stappen en het liefst wachten op de volgende bus. Het zal natuurlijk ook afhangen van waar men zich bevindt: in een stadskern waar de frequentie veel hoger ligt of in meer perifere gebieden waar de frequentie lager ligt. We weten allemaal dat er in de perifere gebieden een veel lagere bezettingsgraad is op dit ogenblik dan in de stadskernen, maar in de stadskernen ligt de frequentie dan ook hoger. Ik denk dat de chauffeurs die kwalificatie perfect zelf aanvoelen, maar tot nu toe hebben we nauwelijks klachten dat een bus niet komt opdagen. Ik hoor het graag als er klachten zijn. Dat mag zeker gemeld worden.

Er is gezegd dat men te passief is, dat men het best een meer actieve rol had mogen aannemen en dat men de exitstrategie veel beter had moeten voorbereiden. Ik wil op dat vlak herhalen wat ik gisteren in de plenaire vergadering ook al heb gezegd. De Lijn is vanaf dag één – dus vanaf het weekend half maart toen de lockdown is ingevoerd – blijven rijden. In het verleden waren er vaak heel veel klachten over de dienstverlening, over de stiptheid en de netheid. We hebben van heel wat chauffeurs gehoord dat ze heel veel positieve reacties hebben gekregen sinds de lockdown omdat De Lijn is blijven rijden. Heel wat reizigers waren dus veel positiever. Heel wat chauffeurs hebben terecht heel wat schouderklopjes gekregen. Dat stemt mij alleen maar blij.

Dan kom ik terug op dat men te passief is geweest en dat men een proactievare aanpak had moeten uitwerken. De Nationale Veiligheidsraad heeft half april gezegd dat alle openbare vervoersmaatschappijen zich moesten voorbereiden op een hogere bezettingsgraad omdat het verplicht thuisblijven langzaam gelost zou worden. De bedrijven zijn stilaan opgestart, maar er wordt nog heel veel aan telewerk gedaan. Dat zien we ook aan de files op de gewestwegen. Er is geen overrompeling geweest op het openbaar vervoer. We zijn daar tevreden over. Dat betekent dat heel wat mensen de richtlijnen van de Nationale Veiligheidsraad om zoveel mogelijk zelf te voorzien in vervoer, gerespecteerd hebben.

Er was een proactieve houding door in te zetten op de mondmaskers die tijdig ter beschikking zijn gesteld en door het aankopen van folies die ervoor zorgen dat chauffeurs apart zitten. Mocht men van oordeel zijn dat er heel veel negativiteit en onrust is, dan vertaalt zich dat niet in een hoger ziektecijfer. In de tweede helft van maart lagen de ziektecijfers bij de chauffeurs op een percentage van 26 procent, of een op vier had zich ziek gemeld. Vandaag zit dat ziektepercentage terug op 10 procent, maar we hebben daar heel wat oudere chauffeurs bij. U weet dat de vergrijzingsgolf een probleem is. Desalniettemin is het ziektepercentage lang niet meer het ziektepercentage dat we hadden in de tweede helft van maart. Integendeel, de chauffeurs dagen goed op en we vernemen niets over die onrust.

Tijdens de interministeriële vergadering van 20 april waarbij de experts aanwezig waren, was men opnieuw heel duidelijk over de social distancing. Er werd gevraagd of het niet aan De Lijn of aan de respectievelijke ministers is om te bepalen of die social distancing een of anderhalve meter moet bedragen. Wij hebben toen gezegd dat het aan de experts is, aan de virologen, om te bepalen of er te allen tijde social distancing moet worden gerespecteerd, of dat er ook andere veiligheidsmaatregelen mogelijk zijn. Zolang er geen overbezetting is op de bus houdt men vast aan de regel van social distancing en aan het verplicht dragen van een mondkapje naast de andere maatregelen zoals het achteraan opstappen, het cashless betalen, het wassen van de handen enzovoort.

Ik ben het dan ook niet eens met een aantal collega's die beweren dat men veel te laat in actie is geschoten. We zitten samen met alle andere openbaarvervoermaatschappijen op dezelfde golflengte, en dit telkens na overleg met de GEES en de expertengroepen die de adviezen van de virologen meegeven.

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

**Jos D'Haese (PVDA):** Minister, ik sluit af met een van de meest verbijsterende zaken die u hebt gezegd. U trekt namelijk een parallel tussen de ziektecijfers en de mate van onrust bij De Lijn. Ik vind dat een heel originele benadering. Moest die er zijn, dan was er tussen september en december 2019 ongeveer 50 procent ziekteverzuim geweest bij De Lijn. Zo erg was de onrust toen.

Minister, ik weet niet of u het beseft maar er is een stakingsaanzegging ingediend door het gemeenschappelijk vakbondsfront. Als dat voor u geen indicatie is voor onrust bij een bedrijf, dan weet ik niet wat het wel is. Dus ja, er is veel onrust bij dat bedrijf.

De Lijn is blijven rijden en er zijn positieve reacties van de reizigers maar die positieve reacties zijn bestemd voor de chauffeurs, en heel terecht. Ik heb onwaarschijnlijk veel respect voor al die chauffeurs die zijn blijven rijden. Maar zeggen dat de mensen de chauffeurs een schouderklopje geven omdat het management van De Lijn proactief werkt, is natuurlijk een stapje verder.

Er zijn duizend voorbeelden maar ik wil er nog eentje uithalen. De afscheiding van de stuurposten is mondeling gevraagd sinds begin april. Op 15 april was er een schriftelijke vraag van het personeel aan de directie om die beschermingshoezen te plaatsen. Dat was allemaal niet mogelijk. U zegt net dat men vanaf half april sprak over een exitstrategie maar dat was allemaal niet mogelijk. Men was toen nog bezig met mondkapjes die kapotgingen in de was. Het is pas wanneer er een stakingsaanzegging is gebeurd op 9 mei, dus wanneer men dreigt niet uit te rijden, dat men in actie is geschoten. Ontkent u dat nu? U hebt gisteren nochtans zelf gezegd dat men pas in actie is geschoten nadat men een brief heeft gekregen. Maar jawel, u hebt gisteren gezegd dat men in actie is geschoten onmiddellijk nadat men een schrijven heeft ontvangen over een stakingsaanzegging. U hebt gedaan alsof dat het eerste schrijven was maar dat is natuurlijk niet zo. Daar ging bijna een maand aan discussies aan vooraf. En als u dat proactief noemt, dan vraag ik me af wat voor u 'te laat reageren,' betekent.

Dus chapeau voor alle reizigers die de bus zijn blijven nemen, chapeau voor alle chauffeurs die zijn blijven rijden. Maar bij de directie en het management van De Lijn mogen we ons heel serieuze vragen stellen. Minister, ik vraag me af waarom u hen de hand boven het hoofd blijft houden terwijl het zo overduidelijk is dat hier enorme flaters zijn geslagen.

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (sp.a):** Minister, ik blijf ook een beetje op mijn honger en ik ben ook wel wat ontgoocheld dat u zegt dat men vasthoudt aan social distancing zolang er

geen overbezetting is. Maar de vraag is natuurlijk wat er gebeurt wanneer volgende week die overbezetting er hoogstwaarschijnlijk wel komt?

De generieke gids, die werd opgesteld door de sociale partners, zegt heel duidelijk dat het aan te raden is om wel die social distancing te respecteren. Die komt er op advies en ook in overleg met de experts. Ik hoor u zeggen dat als er heel veel volk op de bus zit, de reiziger zelf wel zal oordelen wat hij dan doet of dat de chauffeur zelf ook wel zal aanvoelen dat de bus overbezet is. We hebben het hier echter over een nooit geziene gezondheids crisis en we mogen toch niet de veiligheid van de chauffeur en reizigers overlaten aan de persoonlijke appreciatie van de chauffeur op dat moment? Persoonlijk vind ik dat echt geen goede manier om een duidelijk plan voor het openbaar vervoer op te stellen, en ook niet om de reizigers en chauffeurs gerust te stellen dat ze op een veilige manier het openbaar vervoer kunnen gebruiken. Als overheid leggen wij – terecht – de winkels, bedrijven en scholen zware maatregelen op. Ik begrijp echter niet waarom wij op een bus of tram niet duidelijk kunnen zeggen wat de norm is. Dan weten de reizigers en chauffeurs dat ze op een veilige manier op het openbaar vervoer kunnen plaatsnemen. Ik wil toch nog eens aandringen dat u daarover overleg pleegt met de directie van De Lijn en dat er een duidelijk plan wordt gecreëerd zodat we hierover volgende week niet opnieuw dezelfde vragen moeten stellen.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het niet aanpakken van verkeershinder tijdens het Oosterweelproject – 2190 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** De coronacrisis heeft tot gevolg dat er van files al weken geen sprake meer is, zelfs niet op de Antwerpse Ring. Zal telewerken de volgende jaren zo veel wagens van de weg halen dat het miljardenproject van de Oosterweel overgedimensioneerd blijkt te zijn? Het is naar aanleiding van deze vraag dat topman Luc Hellemans van Lantis zich recent in De Tijd uitsprak over de noodzaak om het project toch te laten slagen. Niet in het minst om de doelstellingen rond de modal shift te realiseren.

Volgens de heer Hellemans is het Oosterweelproject uitgetekend op basis van de verkeersstromen van de toekomst. Vandaag zit men in de hele vervoersregio Antwerpen met een modal split van 70/30. Dat wil zeggen dat 70 procent van de weggebruikers met de auto rijdt en 30 procent met de fiets of het openbaar vervoer. Dat moet tegen 2030 naar 50/50. Als dat niet lukt, zullen de files wel verbeteren, doordat de ring wordt dichtgemaakt, maar ze zullen niet weg zijn. Met andere woorden: de overheid is verplicht om werk te maken van meer openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en deelmobiliteit. Het Oosterweelproject is een aanjager geworden van gedragsverandering, zegt hij. We moeten in die modal shift slagen, maar zonder gedragsverandering zal het project mislukken.

Dat men daarvoor ver wil gaan, illustreert het positieve antwoord op de vraag of Lantis tijdens de werken bewust hinder laat bestaan om mensen uit hun wagen te dwingen. Ik was erdoor verrast, maar ik citeer de topman van Lantis letterlijk: "Er worden tijdens de werken diverse 'minder hinder'-maatregelen genomen. Maar het is waar dat we erop toezien dat we de auto daarbij niet hetzelfde aanbod geven als vandaag. Als we dat wel doen, beginnen mensen pas over tien jaar na te denken over hun verplaatsingen en dan is het project mislukt. Dus als je het simpel wilt



uitdrukken, zou je inderdaad kunnen zeggen dat we hinder veroorzaken om gedragsverandering tot stand te brengen.”

Toen de werken startten, maakten heel wat bedrijven en pendelaars in de regio Antwerpen en bij uitbreiding in heel Vlaanderen zich zorgen over de hinder die de realisatie van het project met zich zou meebrengen. Om van de kosten die de hinder met zich zou meebrengen nog te zwijgen. De economische kostprijs van 1 uur file wordt berekend op 78 euro voor een vrachtwagen en 10 euro voor een personenwagen, goed voor in totaal 8 miljard euro per jaar. Het is onaanvaardbaar dat nu blijkt dat een deel van de hinder bewust niet wordt aangepakt om een mentaliteitsverandering te genereren.

Veroordeelt u de uitspraken van de topman van Lantis of bent u het met hem eens?

Is het bewust veroorzaken van hinder tijdens de werken met Lantis besproken, en gaat het dan over een bewust beleid om wagengebruikers uit de wagen te dwingen?

Zult u Lantis ertoe aanzetten om met alle middelen de hinder te beperken zodat ook het autoverkeer alle kansen krijgt?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, ik wil eerst heel duidelijk stellen dat ik niet aanwezig was bij het interview of de verklaringen die de heer Hellemans aan De Tijd zou hebben afgelegd. Ik distantieer me er dan ook van. Ik was er niet bij, ik weet niet wat er effectief is gezegd.

U vraagt of ik de uitspraken van de heer Hellemans van Lantis veroordeel. Ik denk dat het niet aan mij is om iemand te veroordelen over uitspraken die hij al dan niet heeft gedaan. Iedereen heeft vrijheid van spreken. Ik ga dus niemand veroordelen.

In februari is er in deze commissie een uitgebreide voortgangsrapportage geweest over de belangrijkste uitdagingen waarvoor we staan. Als bouwheer zal Lantis ervoor zorgen dat er een ambitieus minderhinderprogramma wordt ontwikkeld dat gebruikmaakt van de Antwerpse Ring en voor alternatieven zorgt. Lantis zorgt ook voor de realisatie van de Oosterweelverbinding volgens het vooropgestelde tijdpad, wat een bouwfasering vergt die de aannemer toelaat grote onderdelen vrij van verkeer af te kunnen werken. Dit versterkt dan weer de noodzaak van alternatieven en omleidingswegen.

Tijdens de voortgangsreportage is ook heel duidelijk gezegd dat voor een globaal bedrag van 100 miljoen euro een heel aantal maatregelen werden genomen. Zo werd DeWaterbus overgenomen door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Er werd reisinformatie en een globale bedrijvenaankpak via Slim naar Antwerpen uitgewerkt met tal van maatregelen en er werden enkele hardere infrastructurele maatregelen genomen waaronder fietsprojecten en een belangrijk openbaarvervoerproject dat de oostzijde van Antwerpen beter ontsluit. Er is ook een bereikbaarheidsmanager aangesteld voor het bedrijfsleven via het Departement MOW.

Er werden in het verleden al heel wat maatregelen genomen. Ik kan ook nog verwijzen naar de website van de Oosterweelverbinding waarop alle minderhindermaatregelen zijn opgesomd, minderhinder voor de bedrijven, minderhinder voor de gebruiker en minderhinder voor de omwonenden. Lantis gaat hier heel bewust mee om: zorgen voor minderhinder loopt telkens als een leidraad door alle werkzaamheden op Linkeroever en bij de bouw van P+R's. Het duidt toch aan dat Lantis dit wel degelijk respecteert en erkent.

U vroeg dus of ik die uitspraken veroordeel. Als ik de heer Hellemans hoor, denk ik dat hij zeker niet heeft bedoeld dat hij bewust meer hinder zou willen veroorzaken.

Wat wel een feit is, is dat we allemaal tot de modal shift willen komen. Die modal shift vereist natuurlijk dat er bij iedereen ook een 'mental shift' gebeurt. Iedereen moet bewust nadenken over hoe hij of zij zich gaat verplaatsen en nagaan of er alternatieven zijn voor het gebruik van de wagen, als het gaat over personenvervoer, en of er alternatieven zijn voor het goederenvervoer zoals spoor of water.

Uw tweede en derde vraag heb ik, denk ik, al voor een groot deel beantwoord, maar ik wil ook nog aangeven dat wij recent met Lantis en met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), met onder andere het verkeersmanagementsysteem, hebben samengezeten, wat eens te meer bewijst dat Lantis zeker niet bewust hinder zal veroorzaken omdat het graag hinder heeft. Integendeel, we hebben de werken op de E17, die normaal gezien pas deze zomer zouden starten, bewust naar voren getrokken, niet om meer hinder te veroorzaken, maar omdat er door de coronamaatregelen zeer weinig verkeer was op onze wegen, ook rond Antwerpen. Daarom hebben we die werken bewust naar voren getrokken. De eerste fase van die werken is trouwens al afgerond.

Ik wil daarmee alleen maar aantonen dat men eigenlijk heel bewust al het nodige doet om ervoor te zorgen dat weggebruikers minimale last ondervinden. Dat wil ik u heel duidelijk meegeven.

Opnieuw, alle minderhindermaatregelen die Lantis heeft genomen in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de stad Antwerpen, vindt u terug op de website van de Oosterweelverbinding. Dat toont duidelijk aan dat men niet bewust meer hinder wil gaan creëren.

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, sta me toe. Ik begrijp dat u zich distantieert van de heer Hellemans. Dat is al iets. Want als ik automobilist zou zijn, naar Antwerpen zou moeten rijden – ik ben automobilist, maar gelukkig moet ik naar Brussel en is de hinder naar Brussel een pak minder – en zulke uitspraken zou horen, dan zou dat niet echt motiverend werken. Het versterkt alleen maar het beeld dat men vaak aanslagen pleegt op automobilisten.

U zegt dat we een mental shift moeten doormaken en dat kan allemaal goed zijn, maar we hebben er in de commissie ook altijd op aangedrongen dat die er moet komen via positieve maatregelen, niet via beteugeling en vingerwijzing. Als ik dan dergelijke uitspraken hoor, dan merk ik toch vooral dat laatste.

Mijn vraag is dan ook of u naar aanleiding van de werken in eerste instantie nog meer zult inzetten op een modern en performant openbaar vervoer dan nu al het geval is. Zo ja, zult u daar dan extra budget tegenover plaatsen om dat zo snel mogelijk te realiseren?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Verheyden, voor de mental shift denk ik dat we vandaag nog positieve maatregelen genomen hebben. Als de coronacrisis ons iets leert, is dat ten eerste dat we files kunnen vermijden door massaal aan telewerken te doen en door conferenties en vergaderingen zoveel mogelijk online te laten verlopen. Dat is iets wat we uit de crisis kunnen leren.

Ten tweede stellen we ook vast dat heel wat mensen meer de fiets gebruiken. 56 procent van de mensen woont op minder dan 15 kilometer van hun werkplaats. We stellen vast dat ruim tien procent van de mensen die zich voorheen met de auto verplaatsten, nu bewust voor de fiets kiest. Als u dan zegt dat een mental shift pas mogelijk wordt, als er positieve maatregelen genomen worden, dan denk ik dat het promoten van de fiets en alles daarrond, ook de deelmobiliteit, daar een

voorbeeld van is. We promoten dat allemaal enorm en we zetten daarvoor massaal in op fietsinfrastructuur. We zullen er ook specifiek op toezien dat heel wat fietsinfrastructuurprojecten nog voor september, voor de start van het nieuwe schooljaar, klaar zullen zijn. Dat is ook een positieve maatregel om de modal shift in te zetten.

Zetten we ook meer in op openbaar vervoer? Ja. Een goed voorbeeld is het verhaal in Antwerpen, waar park-and-ridezones gecreëerd worden om mensen toe te laten zich zoveel mogelijk in de rand te parkeren en de overstap te maken op het openbaar vervoer voor het vervolg van de verplaatsing.

Verder werken we ook volop aan onze mobipunten, waarbij pendelaars zoveel mogelijk de overstap kunnen maken van het ene vervoersmiddel naar het andere. Daarbij zijn opnieuw de deelmobiliteit en duurzame vervoersmodi, waaronder fietsen, speedpedelecs en steps, zeer belangrijk. We blijven daar ten volle op inzetten.

Wij doen al het mogelijke qua positieve maatregelen om ervoor te zorgen dat er een mental shift kan komen en zodoende ook een modal shift. Maar opnieuw, het zullen ook de mensen zelf moeten zijn die moeten nadenken of ze voor elke verplaatsing een wagen nodig hebben en of elk transport via de vrachtwagen moet. Het is opnieuw aan iedereen om daarbij stil te staan. We nemen volop positieve maatregelen, maar iedereen moet er zelf ook heel bewust van worden.

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, u hamert vaak op fietsgebruik. We hebben altijd gezegd dat we dat kunnen aanmoedigen en dat we uw investeringen in fietsinfrastructuur en dergelijke steunen, maar we mogen toch ook niet te veel verwachten van dat fietsgebruik. Heel veel mensen hebben niet echt de mogelijkheid om met de fiets naar het werk te komen omdat de afstand te groot is. We kunnen moeilijk iedereen dwingen om met de fiets te rijden. Ik heb soms een beetje het gevoel dat dat gebeurt.

Als we mensen uit de wagen willen houden, dan moeten we er eerst voor zorgen dat de infrastructuur en de middelen er zijn. Ik zie meer heil in het openbaar vervoer en u zult daar nog veel meer op moeten inzetten. Een modern transparant openbaar vervoer is er een waarbij de automobilist ziet dat hij zeker zo snel op zijn werk geraakt en zeker zulke goede aansluitmogelijkheden heeft als met de auto. Daar zal eerst op moeten worden ingezet. Als mensen dat zien, dan zullen ze maar aangezet worden om uit de wagen te komen.

Nu eerst maatregelen nemen die het niet zo gemakkelijk maken voor de automobilist, is een verkeerd signaal. Dat is mensen dwingen naar het openbaar vervoer, maar het moet een vrij keuze zijn. Dat hangt af van het beleid. Zijn wij bereid om die investeringen te doen en een modern performant openbaar vervoer uit te bouwen? Pas dan zal het lukken en niet met uitspraken zoals de heer Hellemans heeft gedaan.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het heropstarten van de rijopleidingen door zelfstandige rijinstructeurs in het kader van de coronaxit**  
**– 2193 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Voorzitter, ik kan het heel kort houden. Toen ik deze vraag indiende, kon de rijopleiding terug opstarten, maar niet de vrije begeleiding omdat dit geen essentiële verplaatsing was. En het kon ook niet voor zelfstandige rijinstructeurs. Ik vond dat onlogisch, maar ondertussen is die onvolkomenheid rechtgezet. Ik heb verder niets aan die vraag toe te voegen en het antwoord lijkt mij ook al duidelijk.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** We kregen inderdaad heel veel vragen van mensen die een rijopleiding met vrije begeleiding volgen, met vader of moeder dus die de kinderen praktijklessen geven. Dat hing natuurlijk af van wat onder essentiële verplaatsingen werd begrepen. We hebben wat dat betreft aan de experten gevraagd om daar zeker rekening mee te houden, want rijervaring opdoen is essentieel. Ik ben dan zelf ook heel blij dat expliciet in de FAQ's is opgenomen dat rijervaring opdoen een essentiële verplaatsing is. Ik denk dat iedereen tevreden is dat daar verder gevolg aan is gegeven.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aandacht voor de Internationale Dag tegen Homofobie en Transfobie bij De Lijn – 2197 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (sp·a):** Minister, De Lijn is naast een vervoersmaatschappij vanzelfsprekend ook een grote werkgever. Op 17 mei vindt de jaarlijkse Internationale Dag tegen Homofobie en Transfobie (IDAHOT) plaats. De Lijn kan hier als zeer zichtbare organisatie en werkgever ook een belangrijk signaal in geven.

De NMBS neemt deze rol al enkele jaren op zich door onder andere regenboogverlichting van stations en de oprichting van een intern regenboognetwerk voor personeelsleden, Trainbow. Ook De Lijn kan een dergelijke rol vervullen. Bovendien kan een duidelijk signaal rond lgbtq+-aanvaarding het welbevinden onder de medewerkers versterken.

Minister, plant De Lijn specifieke acties in het kader van IDAHOT? Zo ja, welke? Zo niet, bent u bereid bij het management aan te dringen op een statement in aanloop naar 17 mei?

Beschikt De Lijn momenteel over een eigen regenboognetwerk dat de belangen van lgbtq+ binnen de organisatie verdedigt en als aanspreekpunt kan dienen voor medewerkers? Zo niet, bent u bereid het management hierop aan te spreken?

Voert De Lijn momenteel een structureel beleid inzake gender en geaardheid ten aanzien van haar personeel?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** De Lijn past vanaf vrijdagavond 15 mei haar profielfoto op Facebook aan met de regenboogvlag. Ook op Twitter zal de regenboogvlag te zien zijn. Op die manier maakt zij een duidelijk en publiek statement hoe zij staat ten opzichte van lgbtq+.

De Lijn beschikt momenteel niet over een eigen regenboognetwerk of een ander netwerk van een andere groep. Er zijn wel plannen om opnieuw een interne

diversiteitswerkgroep op te starten, die diversiteit in de breedst mogelijke zin beschouwt en die dus ook de belangen van lgbtq+ zal meenemen, maar er zal niet per groep een apart gedeelte worden opgestart.

De Lijn voert een gelijkkansenbeleid, waarbij iedereen beoordeeld wordt op competenties, en een antidiscriminatiebeleid dat vervat zit in haar deontologische code. De Lijn heeft geen beleid specifiek rond gender en geaardheid en gaat maximaal uit van een inclusieve benadering.

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (sp.a):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik vind het positief dat De Lijn haar profielfoto volgende vrijdag gaat veranderen. Daarnaast hangen bijna alle gemeentebesturen de regenboogvlag uit. Dat is vooral een sensibiliserende maatregel, maar zij kunnen daar zeker een steentje in bijdragen.

Het is goed dat u spreekt over een interne diversiteitswerkgroep. Het gaat inderdaad over diversiteit in de brede zin.

Het belangrijkste wat ik eigenlijk wilde weten, is dat er een aanspreekpunt is. Dat zou zeker die werkgroep kunnen zijn.

Ik heb nog een suggestie voor volgend jaar. Misschien is het mogelijk om naar aanleiding van die IDAHOT-dag bussen in de regenboogkleuren te laten rondrijden, zoals de MIVB al doet.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik zal uw suggestie doorgeven aan De Lijn. Mocht dat kunnen, dan heb ik daar zeker geen probleem mee.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.