



Vlaams
Parlement

vergadering **C199**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 mei 2020

INHOUD

| | |
|--|----|
| INTERPELLATIE van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebrek aan daadkracht bij het opsporen van defecte roetfilters en roetfilterfraude – 20 (2019-2020) | 3 |
| VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheidsnorm voor blinden en slechtzienden van halte-infrastructuur – 2172 (2019-2020) | 17 |
| VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Spartacusproject – 2210 (2019-2020) | |
| VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voorlopige trambussen voor Spartacuslijn 2 Hasselt-Maasmechelen – 2255 (2019-2020) | |
| VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Spartacuslijn 2 – 2280 (2019-2020) | 22 |
| VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de door telraam.net vastgestelde toename van fietsers ten gevolge van de coronacrisis – 2294 (2019-2020) | 35 |
| VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de middelen voor de uitrol van vervoer op maat – 2104 (2019-2020) | |
| VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voortgang van de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid – 2288 (2019-2020) | 40 |
| VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toepassing van social distancing bij De Lijn in het kader van de coronacrisis – 2265 (2019-2020) | |
| VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toenemende aantal reizigers op bussen en trams van De Lijn ten gevolge van de corona-exit – 2270 (2019-2020) | |
| VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het opschorten van de social distancing bij De Lijn als gevolg van de corona-exit – 2299 (2019-2020) | |
| VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over De Lijn in coronatijden – 2317 (2019-2020) | 49 |

INTERPELLATIE van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebrek aan daadkracht bij het opsporen van defecte roetfilters en roetfilterfraude – 20 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Een week of zes geleden heb ik een soortgelijke vraag gesteld in de commissie. Dat was een digitale vergadering. Minister, ik moet zeggen, ik was nogal verontwaardigd door uw antwoord. U kon dat allicht niet merken omdat ik achter een scherm zat, en u was ook in die toestand. Met deze interpellatie probeer ik opnieuw aan te geven dat het belangrijk is om daadkracht te tonen als het gaat over het opsporen van defecte roetfilters en roetfilterfraude. Ik hoop, ik ben ervan overtuigd, dat we tot een vergelijk kunnen komen, tenminste, als u dat wilt.

Uit berichtgeving vorige week blijkt dat het u niet menens is met de aanpak van defecte roetfilters en roetfilterfraude. Ook in dit parlement vroeg u zich luidop af of we 'op basis van die enkelingen een heel nieuw systeem moeten uitrollen'. Wel, minister, ik moet u ontgoochelen, het gaat niet om enkelingen. Het gaat om een heel grote groep mensen.

Eerder onderzoek van de Vlaamse Automobilistenbond toonde aan dat ongeveer een op de acht van de Euro 5-dieselwagens defect is. Als we dit extrapoleren naar het volledige Belgische wagenpark, dan gaat het om zo'n 165.000 dieselveertuigen die rondrijden met een defecte of verwijderde roetfilter. Ik heb ondertussen ook een aantal experts geraadpleegd en sommigen zeggen dat het eerder een onderschatting is, anderen zeggen dat het rond dat getal ligt. Niemand zegt dat het een overschatting is.

Belangrijk hierbij is dat de keuringscentra vandaag met de gebruikte technologie niet in staat zijn om auto's met een defecte of een verwijderde roetfilter op te sporen. Het is belangrijk om dat vast te stellen. Terwijl diesels met een defecte of verwijderde roetfilter makkelijk duizend keer meer fijn stof en roet uitstoten dan auto's die wel in orde zijn.

U zegt dat we de mensen niet op kosten moeten jagen. Dat wil ik ook niet. Precies omdat de nieuwe meetapparaten veel beter de uitstoot van roet en fijn stof kunnen opsporen, kunnen ze ook sneller kleinere defecten aan roetfilters opsporen. Die kleine defecten kunnen eenvoudig hersteld worden en kosten een fractie van een nieuwe roetfilter.

Uw uitspraken hierover in de media hebben heel wat stof doen opwaaien. En – eerlijk gezegd – heb ik niemand gezien of gehoord die begrip heeft voor uw lakse standpunt. Niemand. U hebt misschien wel een aantal mensen gevonden die u hierin steunen, maar ik heb niemand gevonden. Maatschappelijk is er een draagvlak om defecte roetfilters en roetfilterfraude aan te pakken zoals het hoort. Streng, maar rechtvaardig, namelijk omdat onze gezondheid belangrijk is.

Ik heb hierbij een hele reeks vragen, minister, omdat dit toch wel relevant is.

Laten we beginnen bij het begin: uw voorganger, minister Weyts, wilde auto's met defecte roetfilters en roetfilterfraude aanpakken. Hij wilde dit samen met de andere gewesten doen, via nieuwe en betere meetapparatuur. Dit moest toelaten auto's met defecte of weggehaalde roetfilters uit het verkeer te halen. Midden de coronacrisis beslist u hiermee te stoppen. Vanwaar komt die bocht? Hoe komt het dat u de uitspraken gedaan hebt die u gedaan hebt?

U lijkt geen zin te hebben om het luchtbeleidsplan 2030 van de Vlaamse Regering op te volgen en uit te voeren. Daarin staat: "We pakken ook emissiefraude gepleegd door eigenaars aan door in te zetten op de versterking van de periodieke technische keuring en op controles langs de weg. We kiezen ervoor om de testprocedure voor roetuitstoot van dieselwagens te moderniseren en de slagingscriteria hierop af te stemmen, zodat we problemen met defecte of verwijderde roetfilters wel consequent detecteren."

Uw collega, minister Demir, met wie ik wekelijks in de commissie zit, heb ik daar ook al over ondervraagd. Zij is bevoegd voor de luchtkwaliteit en zij zegt wél van plan te zijn om die maatregelen inzake emissiefraude en defecte roetfilters uit te voeren. Als u dus weigert om dit te doen, belemmert u het bereiken van de beleidsdoelstellingen van deze regering. Ik neem aan dat u dat niet wilt.

U verschuilt zich ook achter Europa om niets te hoeven doen. Dat pingpongspel tussen Europa en de lidstaten is al veel te lang bezig. Ik herinner u eraan dat dat ook al het geval was bij dieselgate. Partijen als die van u doen er op Europees niveau alles aan om de bevoegdheden naar het lidstaatniveau door te schuiven en zo een efficiënte controle op Europees niveau te dwarsbomen. Op het niveau van de lidstaten wordt dan weer naar Europa verwezen. Zo komt de sjoemelende auto-industrie er al jarenlang mee weg.

Wachten op een Europees kader is ook totaal absurd, want Europa verlangt net van ons dat we zelf inspanningen doen om auto's beter te controleren. De EU legt enkel minimumnormen op. Ik verwijs naar een aantal rapporten, onder andere van de Europese Rekenkamer. Dat zegt heel duidelijk het volgende: "Autobestuurders die de prestaties van hun auto willen verbeteren, het brandstofverbruik willen verlagen of dure onderhoudskosten willen vermijden, kunnen, net als exploitanten van zware bedrijfsvoertuigen, sjoemelen met de emissiebehandelingssystemen. Dit kan ertoe leiden dat auto's diverse verontreinigende stoffen uitstoten die vele malen boven de wettelijke grenswaarde liggen, wat grote invloed heeft op de luchtkwaliteit in de steden. Zo kunnen auto's waarvan de roetfilters (...) zijn verwijderd twintig tot vijftig keer zoveel PM uitstoten als auto's waarvan de roetfilters naar behoren werken." Dat is veeleer een onderschatting. Ik vervolg: "Omdat het sjoemelprobleem niet onder de typegoedkeuring, de conformiteit tijdens het gebruik of het markttoezicht valt, is het aan de lidstaten om het in het kader van de nationale wetgeving aan te pakken."

Europa wijst dus duidelijk naar de lidstaten om in dezen te doen wat ze moeten doen. Waarom wijst u dan steeds naar Europa? Waarom neemt u in dit dossier uw verantwoordelijkheid niet?

Ik – en niet alleen ik, ook experts met mij – stel vast dat fijn stof nefast is voor de volksgezondheid. Misschien kon dat 20 jaar geleden wat worden weggewuifd. Ondertussen is daar wetenschappelijke evidentie over. Volgens het Europees Milieuagentschap (EEA) veroorzaakte fijn stof vorig jaar nog 7600 voortijdige overlijdens in ons land. Er zijn natuurlijk meer bronnen van fijn stof dan de uitstoot van dieselwagens, dat klopt, maar de uitstoot van dieselwagens is wel substantieel en bovendien erg schadelijk. Bovendien blijkt uit recent wetenschappelijk onderzoek dat er mogelijk een link is tussen fijn stof en de ernst van het doormaken van COVID-19. Door het probleem van de roetfilters aan te pakken, kunt u dus levens redden. U kunt daar geschiedenis mee schrijven. Dat lijkt me toch iets wat een beleidsmaker wil, namelijk maatschappelijk relevant zijn, het leven van de mensen ten goede veranderen. U hebt nu die kans. Pakt u die kans?

U zei eerder in dit parlement dat u er toch in eerste instantie van uitgaat dat mensen niet moedwillig een roetfilter zouden verwijderen of stukmaken. Minister, ik ga er ook van uit dat mensen dat doorgaans niet moedwillig doen, maar of

mensen dat al dan niet moedwillig doen, is niet de kwestie. We kunnen ook niet weten wie dat doet en waarom. Wat we wel weten, is dat een grote groep mensen rondrijdt met een defecte of afwezige roetfilter en zo zorgt voor een slechtere luchtkwaliteit. Het is dus ook een zaak van volksgezondheid. Wat moet iemand die rondrijdt met een defecte roetfilter, volgens u dan wél doen?

De Vlaamse keuringscentra staan klaar om de meetapparaten snel uit te rollen. Zij hebben u ook alle elementen bezorgd om de meetapparaten snel uit te rollen. U moet enkel de wet aanpassen. Meer nog, de keuringscentra stellen dat de nieuwe apparaten de fijnstofuitstoot van de volledige dieselvloot met meer dan 36 procent naar beneden kunnen brengen. Wat is uw reactie daarop?

Met de andere gewesten werd goed samengewerkt met betrekking tot dit dossier. Althans, uw voorganger, minister Weyts, deed dat. Van u weet ik het nog niet. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest vielen uit de lucht toen ze u afgelopen donderdag op de radio hoorden zeggen dat dit project niet doorgaat. Ze waren niet op de hoogte van uw beslissing en willen duidelijk wél doorgaan met de invoering van de nieuwe meetapparaten. Alleen wijzen ze op de absurditeit van dit niet meer samen te kunnen doen, en vrezen ze voor autokeuringstoerisme, want als Vlaanderen minder streng is, zullen vele Waalse en Brusselse automobilisten naar Vlaanderen komen voor hun technische controle. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Dat leidt ook tot heel wat ongewenste neveneffecten. Bent u zich daarvan bewust? Gaat u in overleg met uw Waalse en Brusselse collega's om hier een goede oplossing voor te vinden? Welke zou dat dan kunnen zijn?

Minister, ik wil u, gelet op dit alles, vragen om uw beslissing te heroverwegen. Wij zijn ook Europa. Wij zijn pioniers van de Europese samenwerking en hebben de historische verdienste om in Europa op vele vlakken voorop te lopen. Dat heeft ons geen windeieren gelegd. Laat ons dit dan ook doen in domeinen waar het echt op aankomt, die we allemaal zo belangrijk vinden en die niet in geld zijn uit te drukken, namelijk die van onze gezondheid. Minister, neem die kans. U kunt dit als u dit wilt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega Danen, voor deze interpellatie. Ik ben u daar oprecht dankbaar voor. Ik krijg hiermee eindelijk de gelegenheid om mijn standpunt te verduidelijken. Want niet alleen de parlementsleden maar ook heel wat journalisten zijn allemaal voortgegaan op een uitzending van het VRT-Journaal, die vrij ongenueanceerd gebracht werd en waarin van mij een quote van welgeteld 30 seconden werd opgenomen. Voor alle duidelijkheid: ik heb niets stopgezet en er is nog bijkomend onderzoek nodig. Ik denk dat ik dit duidelijk heb gezegd in de commissievergadering van 30 april.

Mijnheer Danen, dank om deze interpellatie in te dienen. Dat geeft mij de gelegenheid om alle elementen in het dossier op een rij te zetten en in hun context te plaatsen. Daaruit blijkt dat ik geen beleid van mijn voorganger Ben Weyts heb stopgezet, en dat er bijkomend onderzoek nodig is.

Laat me beginnen met te zeggen dat luchtkwaliteit heel belangrijk is. Als we kijken naar voertuigen, gaat het over emissies van stikstof en fijnstof. Dat is heel belangrijk. De gezondheid – zoals we de voorbije maanden allemaal hebben mogen vaststellen – belangt ons allemaal aan. Uiteraard koester ik dat ook en wil ik sowieso ten volle gaan voor gezonde lucht.

U weet dat wij eind 2019 een Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan hebben goedgekeurd waarin heel wat items zijn opgenomen inzake klimaat en lucht. Wij hebben ook een Luchtbeleidsplan 2030 goedgekeurd. Daarin zeggen we heel duidelijk dat we iets willen doen aan de luchtkwaliteit. Daarvoor willen wij enerzijds de periodieke en de technische keuring aanpassen en anderzijds ook de controles

langs de weg. Dat laatste is belangrijk. U weet dat in de periodieke keuring de dieselwagens zich maar aanmelden nadat ze vier jaar hebben rondgereden, en dat die roetfilter al na het eerste, tweede of derde jaar moedwillig kan worden verwijderd, zonder dat daar veel controle op is.

Ik schets een passage uit het Luchtbeleidsplan. U hebt een citaat gegeven, maar ik wil het volledig geven. Ik lees voor: "We kiezen ervoor om de testprocedure voor roetuitstoot van dieselwagens te moderniseren en de slagingscriteria hierop af te stemmen, zodat we problemen met defecte of verwijderde roetfilters wel consequent detecteren. Net als voor roet, bieden verbeteringen inzake meettoestellen mogelijkheden om de NOx-uitstoot correcter na te gaan. In samenwerking met de betrokken actoren gaan we na of er perspectieven zijn om dergelijke controle op te nemen tijdens de periodieke technische keuring." Die laatste zin is heel belangrijk. We zullen dat nagaan.

Ik zet mij volledig achter deze ambitie voor luchtkwaliteit, zowel inzake roet als inzake stikstof. Dit is superbelangrijk.

Specifiek wat de roetuitstoot betreft, moeten we een onderscheid maken tussen twee sectoren.

We hebben inderdaad mensen die bewust een roetfilter niet vervangen of er zelfs uithalen. Ik nodig u allemaal uit om eens te googelen naar het verwijderen van een roetfilter. U vindt heel veel bedrijven die dat doen, bedrijven die klaarblijkelijk op dit ogenblik niet worden gevisieerd. Bij mensen die bewust een roetfilter verwijderen, is er duidelijk sprake van fraude en van crimineel gedrag, ook bij die firma's die dat doen zonder de mensen erop te wijzen dat zij zich opnieuw moeten aanmelden in de keuringscentra, wat frauduleus handelen is. Daarnaast zijn er ook mensen die een tweedehandsvoertuig kopen en zich er niet van bewust zijn dat die roetfilter stuk kan zijn, dat die niet meer 100 procent werkt of door een vorige eigenaar verwijderd is. Die mensen zijn te goeder trouw. Moeten we die allemaal penaliseren? Dat is wat ik altijd duidelijk heb proberen maken: we gaan voor die luchtkwaliteit, maar er is toch wel een duidelijk verschil tussen mensen die frauderen en mensen die niet frauderen.

Mijnheer Danen, u verwijst dan naar de studie van VAB. VAB heeft inderdaad in een persbericht geschreven dat ze ervan uitgaan dat op dit ogenblik van de 3,6 miljoen dieselveertuigen die rondrijden op onze Vlaamse wegen, 156.000 een defecte roetfilter hebben. Ze hebben dat gedaan op basis van een extrapolatie nadat ze 150 wagens hebben gecontroleerd. Welke wagens ze eruit hebben gekozen, weet ik niet. Ik weet niet hoe dat onderzoek juist verlopen is. Daarvoor moeten we in de richting van VAB kijken.

Welke stappen zijn gezet en welke stappen moeten we bijkomend zetten? Ik geef u graag kort de voorgeschiedenis mee. In juli 2017 kwam de roetfilterfraude, dus van de mensen die bewust de roetfilter uit de voertuigen halen, onder de aandacht in de media na een reportage van een onderzoeksjournalist. In navolging en op vraag van die reportage heeft de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) contact opgenomen met de vorige mobiliteitsministers van de drie gewesten om dit verder te laten onderzoeken. Hiervoor werd op 1 juni 2018 een samenwerkingsakkoord afgesloten tussen de drie vorige ministers bevoegd voor Mobiliteit. GOCA heeft dat onderzoek uitgevoerd. U weet dat GOCA een vzw is, namelijk de federatie van de autokeuringscentra, op dat moment nog federaal geregeld maar inmiddels opgesplitst in drie verschillende entiteiten.

GOCA heeft die studie uitgevoerd en heeft daarvoor zeven roetfiltermeettoestellen aangekocht, PN-meettoestellen (particle number) om technisch te zijn. Dat zijn zeven verschillende toestellen van verschillende kwaliteit, verschillende kostprijs en dergelijke meer.

Dit onderzoek werd afgerond in januari 2019 en overgemaakt aan de toenmalig bevoegde ministers. In de pers konden we lezen dat de drie toenmalig bevoegde ministers gezegd hebben dat zij daarmee verder zouden gaan. Dat weten we allemaal.

In de commissie van 30 april naar aanleiding van uw vraag, mijnheer Danen, heb ik u het lijvige onderzoek gegeven. Ik neem aan dat u dat intussen aandachtig bestudeerd hebt. Ik neem aan dat ook iedereen die in de pers daaromtrent uitlatingen heeft gedaan, dat inmiddels ook grondig heeft gelezen. Voor degene die het niet gelezen heeft, wil ik de besluiten en de aanbevelingen in die studie van GOCA toch even duidelijk meegeven. Ik zie een aantal mensen lachen, dus ik vermoed dat ze het allemaal gelezen hebben.

Maar voor ik uit de studie ga voorlezen, wil ik toch even een citaat geven van het memorandum van GOCA Vlaanderen zelf, dat dateert van juli 2019. Daarin vragen ze voor het invoeren van performante keuringsprocedures van emissiebestrijdingssystemen, enerzijds een onderzoek naar nieuwe meettechnieken of het verder verfijnen van bestaande meettechnieken. "Zo is het onderzoek naar de hoogtechnologische deeltjesteller om de verwijderde roetfilter te detecteren al ver gevorderd. De praktische uitwerking dient evenwel nog verder te worden uitgevoerd. Daarnaast is nog bijkomend onderzoek nodig om bijvoorbeeld AdBlue-fraude te detecteren" – collega Ceyskens heeft daaromtrent in de commissie van 30 april ook vragen gesteld – "of de NOx-metingen op een correcte manier uit te voeren."

In het memorandum van GOCA Vlaanderen van juni 2019 wordt opnieuw aangegeven dat verder onderzoek nodig is. Dat is al eerder gezegd. In de studie in verband met het roetfilterproject uit 2019 staat het volgende in het besluit met de aanbevelingen: "Een nieuwe emissiemeting die gebruik maakt van PN-meters kan tijdens de periodieke keuring van dieselveertuigen de kwaliteit van de roetfilter beoordelen." en "Deze studie bevat elementen om via een PN-test de kwaliteit van de roetfilter bij personenwagens te evalueren tijdens een periodieke technische keuring. Er is evenwel nog een traject af te leggen vooraleer een dergelijke keuring kan worden gestart. Een implementatietraject van een jaar is zeer ambitieus, maar onder voorwaarden eventueel haalbaar." Verder staat nog een heel belangrijke passage: "Evenwel blijkt dat voertuigfabrikanten eigen specifieke strategieën hebben ontwikkeld voor de regeneratie van de roetfilter en het sluiten of openen van de EGR-klep." GOCA Vlaanderen heeft in januari en maart 2019 voorgesteld verder onderzoek te verrichten naar deze strategieën en hun impact op de fijnstofmetingen. In het memorandum uit juni 2019 herhaalt GOCA Vlaanderen dat bijkomend onderzoek nodig is en dat GOCA Vlaanderen ijvert voor meettoestellen, zowel voor stikstof als voor roet.

In januari 2019 hebben de drie voormalige ministers bevoegd voor Mobiliteit aangekondigd dat ze de roetfilterfraude willen aanpakken. De Vlaamse Regering heeft dit bevestigd door opnieuw te verwijzen naar het luchtbeleidsplan 2030.

Om te weten hoe het nu verder moet, heeft GOCA Vlaanderen een aantal maanden geleden contact opgenomen met ons kabinet en om een stand van zaken gevraagd. Op basis van dat overleg zijn we allemaal tot de conclusie gekomen dat er nog veel werk moet worden verricht en dat heel wat randvoorwaarden moeten worden uitgewerkt. De randvoorwaarden zijn een duidelijk Europees standpunt, overleg met de andere gewesten, homologatie van de meettoestellen en dergelijke. Kortom, een heel aantal randvoorwaarden zijn noodzakelijk alvorens die nieuwe meettechnologie in de autokeuringscentra kan worden toegepast. Die randvoorwaarden zijn allemaal issues waar we moeten bij blijven stilstaan en waarvoor bijkomende actie nodig is. Ik zal hier dan ook dieper op ingaan.

Mijnheer Danen, u ontkracht dit misschien, maar ik blijf erbij dat een duidelijk Europees standpunt nodig is. Ik blijf daarbij omdat de huidige Europese richtlijn

2014/45 duidelijk stelt dat een opaciteitsmeting voor dieselloertuigen verplicht is. Hiermee wordt roet in de uitstoot gemeten. In de bijlagen bij deze Europese richtlijn staat duidelijk dat in de keuringscentra enerzijds een visuele controle moet gebeuren en dat anderzijds een opaciteitstest moet worden verricht. De richtlijn stelt ook dat het mogelijk moet zijn alternatieve apparatuur te gebruiken die op technologische vooruitgang en innovatie is gebaseerd, mits hiermee een gelijkwaardig hoog controleniveau kan worden gewaarborgd. Hierbij wordt specifiek verwezen naar de On Board Diagnostics-test (OBD-test), met name de controle van de boordcomputers van de personenwagens.

Hoewel hier wordt gevraagd dit onmiddellijk in te voeren, is het op dit ogenblik nog altijd niet duidelijk of een PN-meting onder deze gelijkwaardige alternatieve apparatuur valt.

Er wordt me dan gevraagd naar Nederland te kijken. We hebben contact opgenomen met de Nederlandse overheid, want we hebben dit grondig onderzocht. De Nederlandse overheid doet op dit ogenblik OBD-controles. Ze verrichten op dit ogenblik verder onderzoek naar wat in verband met andere meettoestellen kan.

Ze geven wel al duidelijk aan dat ze vertraging hebben. Het zal niet 2020 zijn, en allicht ook niet 2021.

Wat hebben wij dan gedaan? We hebben contact opgenomen met de voorzitter van de Europese Commissie bevoegd voor Transport. En daar hebben wij gevraagd om minstens een en ander te verduidelijken. Daar is heel duidelijk de vraag gesteld of we vandaag een PN-meting kunnen doen in de plaats van een opaciteitstest. Als we het én-én moeten doen, gaan we al die mensen die te goeder trouw zijn sowieso op extra kosten jagen. Want de kosten zullen worden doorgerekend.

Daarom vind ik het absoluut noodzakelijk dat Europa daaromtrent duidelijkheid verschaft, dat zij ons heel duidelijk kunnen stellen of wij andere meettoestellen mogen invoeren en of die dan van voldoende alternatieve en hoogwaardige kwaliteit zijn. Ik heb in de reportage duidelijk gezegd dat roetfilterfraude niet stopt aan de grenzen. U weet dat Vlaanderen een logistieke draaischijf is en er heel wat buitenlandse voertuigen op onze Vlaamse wegen rijden. Er rijden ook heel wat voertuigen op onze Vlaamse wegen die zich nog niet hebben aangeboden voor een periodieke keuring in een Vlaams keuringscentrum. U weet ook dat men inderdaad de vrije keuze heeft van keuringscentrum. Als men bewust gefraudeerd heeft, kiest men natuurlijk een keuringscentrum waar de metingen het minst streng zijn. Daarom stel ik voor om enerzijds te wachten op Europa omtrent duidelijkheid over wat kan en mag. En ten tweede vraag ik zeker overleg met de gewesten.

Mijnheer Danen, u verwijst in uw interpellatie naar datgene wat mijn collega's in de pers hebben gezegd. Zij hebben gezegd dat zij verrast zijn omdat ik een procedure zou hebben stopgezet. Ik zeg opnieuw dat ik geen procedure heb stopgezet. Maar probeer je maar eens te verdedigen als journalisten continu iets in de pers gooien zonder dat je een recht van antwoord krijgt. Ik had dat trouwens wel gevraagd.

Ik heb dan overleg gevraagd met mijn collega's. Ik heb voorheen ook van mijn twee andere collega's geen verzoek gekregen om hieromtrent overleg te hebben. Ik heb met mijn collega van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wel meerdere keren samengezeten over andere items die ons aanbelangen, maar tot op heden heb ik geen enkele vraag gekregen van mijn collega van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest of van het Waalse Gewest om dringend samen te zitten om die PN-meettoestellen al dan niet uit te rollen of om te kiezen voor andere meettoestellen om zowel stikstof als fijnstof te gaan meten. Ik heb daaromtrent geen enkele vraag gekregen. Ik heb wel zelf die vraag gesteld, maar tot op heden heeft dat overleg nog niet plaatsgevonden.

Opnieuw: ik blijf erbij dat het beter is om dit gezamenlijk te doen met de drie gewesten. Want u weet dat als ik heb gefraudeerd en ik woon in Vlaanderen, ik wel naar een ander keuringscentrum ga. Dan ga ik wel naar Brussel of Wallonië als daar de eisen minder streng zijn. Ik blijf erbij dat dat op hogere schaal dan alleen op Vlaams niveau moet worden geregeld.

Dan kom ik tot datgene wat GOCA ook zegt, en wat ik ook al een paar keer heb proberen te benadrukken: verder onderzoek is nodig. Opnieuw: GOCA geeft zelf aan dat er noodzaak is aan verder onderzoek en concrete afspraken met de auto-constructeurs. Tot op heden is er geen onderzoek gevoerd bij mijn weten, terwijl GOCA nochtans duidelijk, zowel in het onderzoeksrapport als nadien in een memorandum zegt, en ik citeer opnieuw het onderzoeksrapport: "Evenwel, het blijkt dat de voertuigfabrikanten eigen specifieke strategieën hebben ontwikkeld voor de regeneratie van de roetfilter en het sluiten/openen van de EGR-klep. GOCA stelt voor om verder onderzoek te verrichten naar deze strategieën en hun impact op de fijnstofmeting."

Daarnaast zijn er ook nog enkele praktische vragen voor we die PN-meting succesvol kunnen uitrollen. Daaromtrent heb ik GOCA ook gevraagd om ons daar meer informatie over te bezorgen. Dat zijn praktische vragen en vragen naar het verder uitgebreid onderzoek dat nodig is.

We hebben alleszins meer kennis nodig rond de praktische implementatie en de impact daarvan op de keuringscentra zelf, maar uiteraard ook op de gebruikers, de mensen die zich aanbieden.

Verder is er ook nood aan gehomologeerde toestellen. Ik heb daarstraks gezegd dat tijdens het onderzoek gebruikgemaakt werd van zeven verschillende meettoestellen. Het ene vindt men al beter dan het andere. Maar vandaag de dag kan men niet naar een of andere winkel of fabrikant gaan om te zeggen: lever mij deze toestellen en ik ga die automatisch ter beschikking stellen van de keuringscentra en die automatisch gebruiken. Er is op dit ogenblik geen enkel gehomologeerd toestel.

Het antwoord van GOCA daarop is: de enige die vandaag de dag een dergelijk homologatietraject kan doen, is Zwitserland, het Zwitserse Federale Instituut voor Metrologie (METAS). Zij zouden een homologatie kunnen uitvoeren, maar dat neemt ook x aantal maanden in beslag.

We moeten natuurlijk ook ons wetgevend kader aanpassen, er moeten twee KB's aangepast worden. Ik denk ook dat voor de aanpassing van die twee KB's opnieuw overleg met de bevoegde mobiliteitsministers van de andere gewesten nodig is.

Voor een ander item kan ik ook weer verwijzen naar het luchtbeleidsplan alsook naar een aantal dingen die ik gezegd heb. We hebben de periodieke keuring in ons keuringscentrum, waar voertuigen vier jaar nadat ze zijn ingeschreven zich moeten aanmelden. We hebben veel meer voertuigen die op onze Vlaamse wegen rijden. Wat dat betreft, denk ik dat een controlemechanisme langs de weg zeker zo belangrijk is en eigenlijk alle prioriteit moet verdienen, omdat we dan veel meer mensen zouden kunnen traceren, mensen die gesjoemeld hebben, mensen die zich niet hebben moeten aanbieden in een Vlaams keuringscentrum, kortom iedereen die onze Vlaamse wegen gebruikt. Daar wil ik zeker ook gebruik van maken, zoals ook in ons luchtbeleidsplan staat. Ook daarvoor is een overleg met de collega's toch het best aangewezen.

Op dit ogenblik heeft minister Demir een studie besteld binnen het beleidsdomein Omgeving om te kijken hoe men die controles op de wegen veel beter en efficiënter kan uitvoeren. De resultaten van die studie verwachten we in juni van dit jaar en

ik hoop dat we aan de hand van die studie snel kunnen overgaan tot een verder controlemechanisme.

Tot slot blijf ik er ook bij dat diegenen die bewust frauderen, gevat moeten worden. Wat dat betreft, moeten we sowieso kijken naar de bescherming van de consumenten en moeten we naar de federale regelgever kijken om ook daar tot een oplossing te komen. Opnieuw: fraude kan sowieso niet, ik ben tegen gesjoemel en luchtkwaliteit is en blijft voor mij heel belangrijk.

In de media werd dus gesuggereerd of zelfs gezegd dat ik een dossier on hold geplaatst zou hebben. Dit is absoluut niet het geval, en dit wil ik hier met heel duidelijke klem zeggen: ik heb niets stopgezet. Ik heb wel duidelijk gezegd dat er nood is aan de invulling van de randvoorwaarden, aan bijkomend onderzoek en zeker aan overleg met andere collega's, op Vlaams niveau, maar ook op federaal niveau. Ik blijf het herhalen: onze lucht stopt niet aan de grenzen. Luchtkwaliteit belangt ons allemaal aan, maar is ook wel grensoverschrijdend.

Simultaan met de invulling van de uit te werken elementen, zal ik uiteraard de nodige verdere stappen zetten om dit traject, maar ook het traject van de controle langs de wegen, tot een goed einde te brengen. Dat engagement krijgt u heel duidelijk van mij. Nadien kan er dan ook duidelijkheid komen over de concrete timing. Ik denk dat het dossier nog wel meer dan eens in deze commissie aan bod zal komen. Ik verwacht zo snel mogelijk een antwoord op de brieven die ik geschreven heb naar de verschillende instanties en dan kunnen we snel gezamenlijk werk maken van enerzijds de aanpassing van de wetgeving, de homologatie van meettoestellen, maar vooral van het noodzakelijke extra onderzoek, waarvan iedereen beaamt dat het nodig is.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Uw toon is vandaag heel anders dan die van 30 april en ik ben daar blij mee, voor alle duidelijkheid. Toen hebt u een aantal dingen gezegd die me toch wel heel erg verontrustten. Ook uw tweets toen en na de uitzending op de VRT, spraken boekdelen. U sprak over regelneverij. U wou er niet mee doorgaan. Ik vond dat heel defensief en maakte me daar oprecht heel veel zorgen over.

Wat ik ook vaststel, is dat u zegt: 'iedereen heeft mij verkeerd begrepen'. De journalisten, de coalitiepartners, minister Weyts, de mensen in de andere regio's, de oppositie, Voka, iedereen heeft u verkeerd begrepen. Ja, als dat echt zo zou zijn, hebt u het misschien niet echt goed uitgelegd of was u misschien niet echt duidelijk in wat u echt wilt. Het is me nog steeds niet duidelijk wat u echt wilt.

U hebt heel lang gezegd waarom het niet kan, of nog niet kan. U zei op het einde wel dat u zich wilt engageren om daar werk van te maken. Hoe ver gaat dat engagement? U zegt dat er bijkomende studies nodig zijn. Wilt u die studies verder ondersteunen?

Minister Weyts is allesbehalve mijn voorbeeld, maar op het vlak van roetfilterfraude heeft hij niet zo lang geleden gecommuniceerd dat in 2020 alle autokeuringscentra, alle 78, uitgerust zouden zijn met die PN-meettoestellen. Heeft hij het dan ook niet begrepen? Heeft hij zich ook vergist? Heeft hij het onderschat? Ik begrijp niet goed dat er zo'n kloof is tussen wat minister Weyts heeft gezegd, nog niet zo lang geleden, en wat u nu zegt.

Nogmaals, in hoeverre wilt u zich engageren om hier werk van te maken? Nogmaals, het gaat niet alleen over de fraudeurs, het gaat ook gewoon over uw auto onderhouden en daar de gevolgen van dragen. Wij controleren toch ook op de ramen van de auto, op de bandenspanning, op de diepte van het profiel en op

de motor? Dat is normaal dat we dat controleren. De uitstoot is vandaag de dag bij die preciaire luchtkwaliteit bijzonder, bijzonder belangrijk.

U verwijst naar Europa. U hebt uitgelegd waarom dat wel of niet kan. Wij kunnen een rol spelen om van Europa duidelijke antwoorden te krijgen. U wacht op een antwoord, u hebt de vraag gesteld. Ik neem aan dat u Europa wel eens kunt aanporren om duidelijkheid te krijgen.

U verwijst naar bijkomend onderzoek, dat is heel belangrijk. Ik vind ook dat als we ermee starten, het er wel moet staan. We moeten niet starten en dan zeggen dat we ons vergist hebben, of dat het niet oké is, dat we teruggefloten worden. Dat begrijp ik wel. Maar onderzoek wordt soms ook wel ingezet om zaken te vertragen. Ik hoop dat dat hier niet het geval is en dat u echt wilt doorgaan om dit probleem aan te pakken, want het is echt, minister, een groot probleem: zoveel bijkomende doden, COVID-gerelateerd, het doormaken van de ziekte, ik moet het u niet vertellen. Bij ons, in Limburg, valt het op bepaalde plekken dan misschien nog wel mee, maar op heel veel plekken in Vlaanderen is de luchtkwaliteit een heel belangrijk issue dat we echt moeten aanpakken. Ik nodig u uit. Ik zal de eerste zijn om te applaudisseren als u het probleem ook echt aanpakt, samen met uw collega's.

Hoe actief wilt u hiermee doorzetten? Hoe actief wilt u die bijkomende studies ondersteunen? Hoe concreet is uw engagement en uw voluntarisme om dit probleem echt aan te pakken?

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Minister, werkelijk dank voor uw antwoord. U weet dat wij in het verleden heel dikwijls dezelfde mening hebben gedeeld, maar op dit punt was onze mening toch wel ietwat verschillend. U hebt ook al direct in mijn richting gekeken, omdat ik bepaalde uitspraken in dit dossier heb gedaan. Ik moet u zeggen, ik blijf bij die uitspraken die ik gedaan heb.

Het doet me plezier dat u zegt dat u verkeerd begrepen bent voor een groot gedeelte. Dat doet me plezier, maar aan de andere kant moet het mij toch van het hart dat u een bepaald gedeelte van uw antwoord, een klein gedeelte van uw antwoord, besteedt aan het feit dat u zegt 'we gaan ermee verder' maar een groot gedeelte bestaat uit een reden waarom het nog niet kan en nog niet op korte termijn uitgevoerd zal worden.

De eerste relativering die u al aanhaalde, stoorde mij een beetje. U zei dat VAB dat heeft gecontroleerd, op basis van 150 tests. Zo komen zij tot 165.000 voertuigen die op dit ogenblik niet voldoen aan de voorwaarden. De keuringscentra hebben dat ook onderzocht. Terwijl ze in 2016 tot de conclusie kwamen dat 6 procent van de voertuigen niet in orde was, bleek dat in 2019 15 procent te zijn. Die getallen komen dus wel overeen. De ernst van de feiten kan men dus zeker niet minimaliseren.

Over gezondheid ga ik niet met u discussiëren. U bent daarvan op de hoogte. De wettelijkheid en de gelijkheid eisen echter dat iedereen een roetfilter heeft als hij een dieselveertuig heeft, en dat die filter ook werkt. Ik zeg niet dat u dat niet zegt, maar ik wil dat gewoon benadrukken. Het argument dat ik hier aanhaal, is geen tegengesteld argument. Dat zijn wettelijke voorschriften. Of dat nu per vergissing, door onwetendheid of vrijwillig is, dat doet er niet toe: iedereen moet gelijk zijn voor de wet.

U hebt dan argumenten aangehaald om, wat mij betreft, de zaak wat uit te stellen. Die kunnen me niet overtuigen. U verwees naar Europa. Het is toch wel heel duidelijk dat Europa minimumeisen oplegt, en het is een lidstaat altijd toegestaan om strengere eisen door te voeren. U hoeft met Europa eigenlijk alleen maar

rekening te houden wat die minimumeisen betreft. Ik wil u hier dus vragen om verder te gaan. U weet welke richting Europa uitgaat. De toestellen die op dit ogenblik in werking zijn bij de keuringscentra, voldoen ruimschoots aan die voorwaarden, hebben hogere normen, en die kunnen op dit ogenblik dus wel worden gebruikt. U zult daarover niet in aanvaring komen met Europa.

U verwees naar de andere gewesten. Minister, sinds de zesde staatshervorming is Vlaanderen zelf bevoegd voor het invoeren van deze roetfiltertesten. Het is misschien wel wenselijk dat het in harmonie is met andere regio's, maar die andere regio's hebben ook onmiddellijk gereageerd op uw uitspraken en gezegd daarmee te willen doorgaan. U moet de wetgeving daaromtrent nog niet onmiddellijk afstemmen. U kunt ambitie tonen in dezen. U zegt dat er op onze wegen ook andere voertuigen rijden. Dat zal ook wel zo zijn. Er zullen hier Roemeense en Bulgaarse voertuigen komen. Hier zullen zelfs voertuigen komen uit Groot-Brittannië, dat geen deel meer is van de EU. We kunnen toch moeilijk beslissen om onze eigen voertuigen daar niet op te controleren zolang hier voertuigen van andere afkomst rijden.

Minister, u verwees naar de studie, maar die is wat mij betreft wél eenduidig. Men heeft zelfs al concrete aanbevelingen gedaan om de tests te implementeren in de wetgeving. De studie zegt inderdaad dat er nog bijkomend onderzoek moet komen inzake bijkomende fraude. De fraude kan immers ook elektronisch gebeuren, naast de mechanische fraude die er kan zijn doordat men de roetfilter eruit haalt of defect maakt. De studie wijst erop dat we zullen moeten oppassen, aangezien de autofabrikanten bijzondere tests voor zichzelf hebben ontwikkeld om die controle te ontwijken. Dat neemt echter niet weg dat voor een groot gedeelte de toestellen al bruikbaar zijn.

Minister, het is inderdaad zo dat u het traject niet hebt stopgezet, zoals u vandaag zegt, maar het moet me toch van het hart dat ik een gebrek aan ambitie hieromtrent merk. Ik hoor niet graag redenen waarom iets niet doorgaat. Ik hoor liever redenen waarom iets wél moet gebeuren, en zo snel mogelijk. Daarom zou ik u ook willen vragen om die ambitie aan de dag te leggen en een concreet tijdspad te geven, net zoals de studie dat al in januari 2019 vroeg. Nu is het anderhalf jaar later. Hebt u aan uw administratie al de opdracht gegeven om een concreet tijdspad vast te leggen, en wanneer mogen we dat tijdspad van u verwachten?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, de toon in uw antwoord is inderdaad anders dan de afgelopen week in de media. Maar ik moet mij toch aansluiten bij collega Lantmeeters. Ik ben niet helemaal gerustgesteld. De toon van uw antwoord is aangepast, maar de inhoud is wat mij en mijn fractie betreft nog niet geruststellend.

Ik hoor u zeggen dat u niets hebt stopgezet. Zoals ik het heb begrepen en begrijp, zeggen de keuringscentra dat alles klaarstaat om te starten en dat u enkel nog het regelgevend kader moet creëren. U hebt gezegd, zoals wij vernemen in de media, dat u dat regelgevend kader niet gaat uitwerken omdat u dat regelneverij vindt en omdat u de mensen die te goeder trouw zijn niet wilt koeioneren, als ik dat woord zo mag gebruiken. Maar, minister, als u de regelgeving niet uitwerkt, zet u natuurlijk wel degelijk de facto het dossier stop.

We horen u hier voor meer duidelijkheid verwijzen naar bijkomend onderzoek van Europa. Maar van het regelgevend kader kan sowieso al werk worden gemaakt. Dat moet alleszins gebeuren.

Ik hoor u eigenlijk zeggen dat u niet zozeer wilt focussen op de controle in de autokeuringscentra, dat u dat wilt verleggen naar controlemechanismen langs de weg. Heb ik dat goed begrepen? Ik zie niet in waarom het ene het andere zou uitsluiten. En-en lijkt mij in dezen absoluut wenselijk. Er is een groot verschil. De

keuring is er weliswaar pas na vier jaar, maar daar moet iedereen jaarlijks passeren. Controle langs de weg kan aanvullend zijn, zoveel te beter, maar ik denk niet dat u daardoor het gedeelte van de autokeuring niet zou moeten uitvoeren.

Collega Lantmeeters heeft ook nog eens de cijfers aangehaald, en die komen niet van milieuverenigingen maar van automobilistenverenigingen. 165.000 wagens zouden evenveel vervuilen als 746 miljoen dieselwagens, gewoon omdat ze niet voldoen aan de regelgeving. Dat is hallucinant. Ik heb inderdaad ook de indruk, minister, dat u die cijfers zojuist probeerde te minimaliseren of het onderzoek probeerde in twijfel te trekken. Als die wagens doordat ze niet voldoen aan de regelgeving duizend keer meer fijnstof uitstoten, dan is iedere wagen die onterecht in het verkeer rijdt er een te veel en dan moeten wij daar werk van maken.

Het is niet nodig te wachten op Europa. Ik deel daar volledig de mening van collega Lantmeeters. Via de media vernemen we alleszins dat de andere gewesten, Brussel en Wallonië, dat ook niet van plan zijn. Ik wil u expliciet vragen om hier het voortouw te nemen en niet te wachten op Europa, en er zeker niet voor te zorgen dat er in Vlaanderen zal worden geshopt wanneer dit in Brusselse en Waalse keuringscentra wel ingevoerd zou worden. Of omgekeerd – en daar hebt u zeker gelijk, dat gaat in twee richtingen.

Tot slot wil ik het nog eens over die regelgeving hebben. U zegt dat frauderen absoluut verwerpelijk is. Dan moeten we misschien maar eens een oproep doen om te bekijken of daar meer controle op mogelijk is. U zegt dat het misschien mensen zijn die een tweedehandse auto hebben gekocht waaruit de roetfilter al verwijderd was, en die dat niet weten. Dat zal zeker ook zo zijn. Maar dat is toch een reden te meer om ervoor te zorgen dat die auto's uit het verkeer worden gehaald? Dat is toch geen argument om daar geen werk van te maken? De autokeuring is daar het perfect geschikte instrument voor.

Wij gaan er ook van uit dat de meeste mensen niet moedwillig een roetfilter verwijderen of stukmaken. Maar wij gaan er eveneens van uit dat de meeste mensen zich bewust houden aan de maximumsnelheid en dat ze niet drinken wanneer ze achter het stuur kruipen. Gaan we dat dan ook niet meer controleren? Ik denk het niet, minister.

Het gaat hier over luchtkwaliteit en over onze volksgezondheid. En wat dat betreft betekenen hogere normen dan de Europese minimumnormen wat ons betreft geen regelgeving, maar wel verantwoordelijkheid en verantwoordelijk bestuur. Wij moeten er als overheid voor zorgen dat wij de middelen hebben om de naleving van de regels te controleren. Ik wil er heel erg op aandringen om daar spoedig werk van te maken en dat niet op de lange baan te schuiven. Ik wil van u wat meer duidelijkheid over welke timing u daarvoor ziet.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik ben blij dat u hier vandaag in heel duidelijke bewoordingen hebt gezegd dat u niets on hold hebt gezet. Dat is betere communicatie dan verleden week. Ik laat even in het midden hoe die tot stand gekomen is, dat zal zijn redenen wel hebben. Het heeft ook weinig zin om daarbij stil te blijven staan. Maar de toon in de algemene communicatie vorige week was alleszins niet goed. Die toon stelde de fraudeurs een stuk gerust, want er komt in de toekomst niks, en degenen die het spel wel eerlijk spelen, werden daardoor opgezadeld met een bedrogen gevoel: zij hebben betaald voor een roetfilter en eigenlijk was die niet nodig, ze hebben dus teveel betaald. Ik ben blij dat u hier heel duidelijk zegt dat u niks on hold hebt gezet.

Ik heb u vier dingen horen zeggen waar ik even kort mijn bedenkingen bij wil geven. U zegt dat we vandaag niet klaar zijn om die ambitie te halen, er is

bijkomend onderzoek nodig. Uw voorganger is op dat vlak dus wat voluntaristisch geweest of er zijn bijkomende technische bezwaren opgedoken. Ik ben niet genoeg technisch onderlegd om dat in kaart te kunnen brengen. Maar goed, ik neem er akte van dat er bijkomend onderzoek nodig is. Als we metingen hebben, moeten dat goede metingen zijn, daarover zijn wij het met u eens. Dat er overlegd wordt met de gewesten, lijkt ons ook de evidentie zelf. Wij dachten dat daarover een akkoord was gesloten tussen de gewesten. Wij gaan er ook van uit dat elk gewest in dat verhaal meegaat, want anders ga je die shopping krijgen van het ene gewest naar het andere voor de keuring en daar zit niemand op te wachten.

Minister, ik denk dat we inderdaad niet moeten wachten op Europa, als ik zie dat men vandaag in Nederland al met de wetgeving bezig is, in twee fasen. De eerste wetgeving is daar al van kracht, wetgeving die de deeltjesteller wettelijk maakt. Er komt een tweede fase en dat is, simpel gezegd, wetgeving die zal opleggen dat die deeltjesteller verplicht wordt op de autokeuring. Die zal er dus moeten komen, want op dat moment moet men inderdaad die metingen ter beschikking hebben. Ik begrijp dat daar in Nederland ook wat vertraging op zit. Maar dat mag ons niet doen zeggen dat we gaan wachten op Europa want we hebben die roetfilter wettelijk verplicht. En wat hebben we aan wetgeving als we morgen zeggen dat we die wetgeving niet handhaven en niet controleren? Dan komen we in een maatschappij waar degene die te goeder trouw handelt, daar zijn geld aan kwijt is en benadeeld wordt tegenover degene die te kwader trouw de lucht blijft bezoedelen.

Dan kom ik op mijn laatste punt en daar ben ik zelf ook gevoelig voor. U zegt dat we moeten opletten met de consument te viseren. Ik denk dat dat nu precies de reden is om duidelijk werk te maken van het juist kunnen controleren van de roetfilter. Ik denk dat je er toch van uit kunt gaan dat als je een nieuwe wagen koopt, daar een correcte en goed werkende filter in zit. Maar u zegt het terecht: het probleem zit bij iemand die een auto gekocht heeft die zonder dat hij het weet een defecte roetfilter heeft. Daarom precies moet die tweedehandswagen gekeurd worden voor die verkocht wordt, om de consument te beschermen die misschien niet ziet dat die banden niet meer oké zijn of dat er andere gebreken zijn. Als wij kunnen zorgen dat er juist kan worden gemeten op de autokeuring, dan zal de consument niet worden geviserd maar zal die worden beschermd tegen de fraude van de verkoper die een auto wil verkopen waarvan de roetfilter defect is. Dat is precies een reden te meer om hiermee verder te gaan. Nogmaals, minister, met alle begrip, als er onderzoek gedaan moet worden, dan moet het gedaan worden en als er overlegd moet worden, moet dat ook gebeuren. Maar ik had graag van u toch een tijdspad vernomen naar het moment waarop die meting er moet zijn.

Op die manier zullen we het tij keren. Op die manier zal de fraudeur ongerust worden omdat hij weet dat dit kan worden gecontroleerd. De consument die te goeder trouw handelt, zal ook gerust kunnen zijn. Als hij zich een tweedehandswagen aanschafft, zal het een tweedehandswagen met een correct werkende roetfilter zijn. Als hij geld in een roetfilter heeft geïnvesteerd, zal dat ook voor iedereen gelden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Danen, ik zal niet alles herhalen wat ik daarstraks heb gezegd. U bent allicht al blij met de verduidelijking. Indien iemand verkeerd is begrepen, neemt hij de telefoon en probeert hij dat recht te zetten. Dat is niet gelukt. Alle andere journalisten die hierover hebben geschreven, hebben me niet gecontacteerd en gaan gewoon voort op de quote dat ik iets heb stopgezet. Wat dat betreft, denk ik dat ik al vrij duidelijk ben geweest.

U hebt, samen met andere sprekers, gevraagd hoe het dan zit met de uitspraken van minister Weyts uit januari 2019. Ik denk helemaal niet dat die uitspraken tegengesteld zijn. In januari 2019 heeft minister Weyts gezegd dat hij de roetfilterfraude

wilde aanpakken. Ik heb het persbericht niet bij me, maar volgens mij heeft hij dat duidelijk gezegd. Ik heb altijd duidelijk gezegd dat de luchtkwaliteit voor alles en iedereen heel belangrijk is en blijft. Indien de emissies niet zijn zoals het hoort, moet dat worden aangepakt. Of het nu om dieselwagens, benzinewagens, vrachtwagens of welke toestellen dan ook gaat, dat moet op de eerste plaats worden aangepakt. Als we dan kijken naar de aanpak van de roetfilterfraude, denk ik opnieuw dat dit bewijst dat minister Weyts en ikzelf op dezelfde golflengte zitten. In het luchtbeleidsplan dat in oktober en november 2019 is opgesteld, hebben we wel degelijk gesteld dat roetfilterfraude moet worden aangepakt en dat we hiervoor, voor alle duidelijkheid, globaal moeten inzetten op controles langs de wegen en op de aanpassing van de periodieke technische keuring voor benzine- en dieselwagens. In het luchtbeleidsplan staat heel duidelijk dat een samenwerking tussen alle actoren noodzakelijk is.

Ik denk dat ik de woorden van een aantal sprekers kan samenvatten als een vraag om meer duidelijkheid over het tijdsplan. Ik zou een gebrek aan ambitie hebben en het is niet nodig op de EU te wachten. Ik zal met dat laatste punt beginnen.

Ik zeg niet dat we moeten wachten tot de Europese richtlijn volledig is aangepast, maar ik wil wel duidelijkheid over het gebruik van een ander meettoestel dan wat de EU nu verplicht. Sommigen noemen dat minimumeisen, maar ik lees dat niet zo. In die Europese richtlijn lees ik dat een visuele controle nodig is en dat er ook opaciteitstesten zijn. Het is mogelijk een gelijkwaardige meting uit te voeren indien dit een technologische vernieuwing inhoudt en indien die meting minstens evenwaardig is aan de metingen van de PN-meettoestellen die GOCA in het kader van een studie in 2017 en 2018 heeft aangekocht.

Ik weet dat nu niet en in de omliggende landen weten ze het ook niet. Als we weer naar Nederland kijken, zien we dat er daar een verdraging is. Nederland heeft initieel aangekondigd dat in 2020 te willen uitrollen. We hebben contact opgenomen met de Nederlandse overheid, maar ze denken daar ondertussen dat de vroegst mogelijke invoeringsdatum januari 2022 is. Dat is wat ik in Nederland heb vernomen.

Ook daar kiest men op dit ogenblik voor de boordcomputercontrole, omdat men daarvan wel zeker is dat dat kan. Want die mogelijkheid is ook opgenomen in de Europese richtlijnen. Wachten op Europa is dus niet nodig? Ik nuanceer dat graag. Ik zeg niet dat ik wacht op een aanpassing van de Europese richtlijn. Ik zou wel graag van Europa weten of ik een PN-meettoestel kan gebruiken in de plaats van de bestaande opaciteitstesten. Zo niet, zal elke burger die zich straks aanmeldt bij een keuringscentrum mogen betalen voor de twee testen. Want de aankoop van de meettoestellen heeft GOCA in februari-maart geraamd op 1,8 miljoen euro. Wel, ik neem aan dat de keuringscentra de prijs zullen doorrekenen aan de klanten. Ik denk niet dat zij dat allemaal vrijwillig gaan doen. Iedereen die zich dan met een wagen aanmeldt, zal de twee testen moeten doen, en zal ervoor mogen betalen. Daar ga ik van uit. Maar daaromtrent hebben we bijkomende uitleg gevraagd. Ik heb de vraag dus aan Europa gesteld of we daar verduidelijking rond kunnen krijgen.

Wat de timing betreft: ik heb die uiteengezet en we moeten daar inderdaad rekening houden met een doorlooptijd van om en bij een jaar. Dat is wat GOCA zelf zegt, en wat ook de administratie zegt. Wat dat betreft denk ik opnieuw dat we beginnen met het overleg met de collega's in het Vlaamse en het Waalse Gewest, want dat hopen naar een ander keuringscentrum lijkt mij niet aangewezen.

U hebt opnieuw mijn engagement dat ik daar zeker initiatief in wil nemen. Tot op heden heb ik van de twee collega's van het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest geen reactie gekregen. Ik denk ook niet dat zij al een wetgevend initiatief hebben genomen. Dan zouden ze dat minstens ook voor overleg aan ons hebben overgemaakt. Dus ik vermoed dat dat op heden niet is gebeurd, maar ik wil daar zeker de lead in nemen.

Te weinig ambitie? Ik denk opnieuw dat, als we echt willen gaan voor luchtkwaliteit en de controles van emissies, ik het liefst alle mogelijke voertuigen wil controleren. Ik hecht dan heel veel belang en geloof aan controles op de weg, omdat men dan veel meer wagens kan laten controleren, niet alleen de Vlaamse wagens of de wagens die zich na vier jaar in een keuringscentrum moeten aanmelden. Ik verwijs dan naar de trafiek op onze Vlaamse wegen, waar heel veel buitenlandse personenwagens maar ook vrachtwagens rondrijden, die op dit moment niet zullen worden geïnspecteerd door een PN-meettoestel in elk keuringscentrum. Maar opnieuw: het is een en-en-en-verhaal. U hebt mijn engagement dat ik daar zeker aan zal werken.

De studie rond de controle op de wegen verwachten we in juni 2020 te krijgen. Ik hoop dat we dan zo snel mogelijk kunnen starten met de uitrol. Ik hoop dat daarmee mijn engagement en mijn ambitie voldoende duidelijk is getoond. Tot slot benadruk ik dat luchtkwaliteit heel belangrijk is en blijft. En iedereen die daar moedwillig mee fraudeert, moet in eerste instantie ook geïnspecteerd worden, vind ik. Het gaat dan over bepaalde instellingen die zeker op dit moment al reclame maken en zeggen dat ze je roetfilter verwijderen en je wagen sneller laten optrekken. Opnieuw: het is een en-en-en-verhaal. Luchtkwaliteit is superbelangrijk. Het stopt niet aan de grenzen. Maar ik wil zeker het initiatief nemen om zowel het wetgevend kader inzake controle langs de wegen als inzake keuringscentra aan te pakken.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik dank u voor de antwoorden, en ik dank de collega's die zich aangesloten hebben.

Ik moet zeggen dat roetfilterfraude of defecten aan roetfilters ook te maken heeft met consumentenbescherming en volksgezondheid. Collega Ceysens verwees er al naar. Consumentenbescherming is ook erg belangrijk, omdat een relatief recente auto inderdaad geen problemen zal hebben met een roetfilter. Maar als je die na een aantal jaren verkoopt en iemand neemt die wagen over, dan krijg je een probleem. Je moet dan naar de keuring, en dan wordt dat probleem vastgesteld. Dan voel je je wel te grazen genomen natuurlijk. Dat kan niet de bedoeling zijn. Daarom is het belangrijk dat er een goede keuring is met sluitende systemen.

Maar u zegt dan dat u niet weet of die toestellen werken, en dat er verschillende problemen mee zijn, minister. Ik stel nochtans vast dat GOCA vorige week heeft gecommuniceerd dat die toestellen klaar staan om te starten. Ik vraag mij af waarom ze dat dan zeggen. Liegen ze dan? Weten ze zelf niet waarover het gaat of hebben ze het niet goed begrepen? Ik stel gewoon vast dat ze dat gecommuniceerd hebben.

En ik stel ook vast dat de testen met die PN-toestellen eigenlijk werkten. Een aantal diesels met een defecte roetfilter werden daarmee getest en die werden gedetecteerd. Dus wie moet ik geloven? Ik zou graag iedereen willen geloven, maar als ik dat doe, zit ik zelf met een knoop in mijn hoofd.

Ik vraag dus om daar toch duidelijkheid rond te scheppen. Ik zal mijn interpellatie ook laten volgen door een motie, maar ik ga zeker ook nog een aantal schriftelijke vragen stellen om daar duidelijkheid rond te krijgen.

Volksgezondheid is ook heel belangrijk natuurlijk. U zegt dat die toestellen zo veel kosten, dat is natuurlijk allemaal wel waar. De keuring kost ook wel wat, dat klopt allemaal. Maar de verloren levensjaren als gevolg van fijnstof kosten natuurlijk ook heel veel, niet alleen in centen, maar ook in kwaliteit van leven en in miserie. Ook daar moeten we rekening mee houden.

U bent een paar weken geleden dan begonnen met een heel licht engagement, of zelfs met het idee dat u er niet mee door zou gaan. Op het einde hebt u gezegd

dat u uw engagement toch in de verf wilde zetten. Ik hoop dat u dat ook echt zult doen en dat u er ook voor zult zorgen dat iedereen u goed begrijpt, en dat u ook in Europa zult aandringen om hier bijkomend op in te zetten, want zowel op het vlak van consumentenbescherming als op het vlak van volksgezondheid verdienen wij beter dan wat nu het geval is.

De voorzitter: Mijnheer Danen, de motie moet u indienen voor maandag om 17 uur.

De interpellatie is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheidsnorm voor blinden en slechtzienden van halte-infrastructuur – 2172 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): De toegankelijkheid van het openbaar vervoer is een thema dat collega's en ikzelf hier vaak in commissievergaderingen aanbrengen. Deze vraag gaat specifiek over de toegankelijkheid voor blinden en slechtzienden. Ik heb daarover een aantal schriftelijke vragen gesteld, heel specifiek over de Antwerpse Noorderlijn.

Minister, in uw antwoord werden drie vereisten opgenomen inzake de toegankelijkheidsnorm voor blinden en slechtzienden. Ten eerste een waarschuwingsmarkering: dat is de strook met noppentegels en markering op 30 centimeter afstand van de perronboord. Ten tweede een opstapvlak van 90 op 90 centimeter in rubbertegels, en ten derde een geleidelijn: dat is een strook in ribbeltegels en een markering vanaf het opstapvlak tot aan de natuurlijke geleiding.

Bij dit antwoord werd vermeld dat de nieuwe Noorderlijn slechts 2 op de 36 haltes heeft die de norm voor blinden en slechtzienden volgen. De stad Antwerpen weigert immers om rubberen tegels te leggen, wat een van die toegankelijkheidsnormen voor blinden en slechtzienden is. In plaats daarvan hanteert de stad Antwerpen een eigen norm, waarbij de waarschuwingstrook ophoudt ter hoogte van het opstapvlak. Ik was verbaasd dat een lokaal bestuur de Vlaamse toegankelijkheidsnorm gewoon terzijde kan schuiven en een eigen norm kan hanteren, zeker aangezien – en dat is belangrijk om te benadrukken – het hier gaat om haltes die op gewestwegen liggen en die zijn aangelegd binnen een project waarvan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Lijn de opdrachtgevers zijn, zij het samen met de stad Antwerpen. Vandaar, minister, heb ik een aantal vragen daarover.

Indien een lokale overheid bij de aanleg of heraanleg van halte-infrastructuur de Vlaamse norm niet volgt, welke reactie volgt er dan van de Vlaamse administratie?

Kan een lokaal bestuur de aanleg of heraanleg van halte-infrastructuur volgens Vlaamse norm verbieden of tegenhouden indien de halte-infrastructuur zich op een gewestweg bevindt?

Welke verklaring is er dat de tramhaltes op gewestwegen van de Noorderlijn niet conform de Vlaamse norm inzake toegankelijkheid voor blinden en slechtzienden werden aangelegd?

De stad Antwerpen hanteert dus haar eigen methode, maar ook deze werd niet altijd toegepast op de haltes op de Noorderlijn. Hier zijn dus nieuwe haltes aangelegd op een gewestweg zonder enige voorziening voor blinden en slechtzienden.

Wat is de reden hiertoe en welke oplossing kan er geboden worden voor dit probleem?

De stad Antwerpen weigert om rubberen tegels aan te leggen wegens veiligheidsproblemen. Deze zouden door vocht omkrullen op termijn en valpartijen kunnen veroorzaken. Dat willen we natuurlijk ook niet. Het is dus begrijpelijk dat de stad de rubberen tegels liever niet plaatst, maar het is toch logisch dat ze hierover in dialoog gaat met de Vlaamse overheid om de Vlaamse norm aan te passen, als er blijkbaar een probleem is. Zijn er gesprekken over gevoerd om aan dit probleem tegemoet te komen?

En dan ten slotte, in welke mate is het opportuun dat lokale besturen afwijken van de Vlaamse norm en een eigen norm hanteren? Welke stappen zullen er worden genomen om, alleszins op gewestwegen, een uniforme toegankelijkheidsnorm te bereiken waar niet van afgeweken wordt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Van de Wauwer, ik heb intussen – ook hier in de commissie – al heel wat vragen gekregen rond de toegankelijkheidsnorm voor blinden en slechtzienden. Het is en blijft uiteraard ook heel belangrijk. We hebben 30.299 haltes in Vlaanderen. Uiteraard is het heel belangrijk dat die toegankelijk zijn voor eenieder.

De basisregel is en blijft dat de wegbeheerder instaat voor de aanleg en het onderhoud van deze haltes. Dat zijn ofwel de lokale besturen, ofwel de Vlaamse overheid.

U zult merken dat ik in mijn punctuele antwoorden ook een paar keren zal verwijzen naar het Masterplan Toegankelijkheid dat in het regeerakkoord staat en in mijn beleidsnota en waar we volop aan werken. Dit maakt nog maar eens duidelijk dat het een goede inschatting was dat een masterplan nodig is. De vele vragen bewijzen dat, dat is een teken dat ook veel parlementsleden daarover gecontacteerd zijn. Het is en blijft belangrijk. Zoals reeds aangekondigd, heb ik de bedoeling om de timing rond oktober klaar te hebben om dan met ons Masterplan Toegankelijkheid te kunnen komen.

De Vlaamse normen werden opgenomen in vademecums en ontwerprichtlijnen. Deze normen zijn best practices en steden en gemeenten wordt dan ook sterk aanbevolen en dus niet verplicht om deze normen te volgen. Het behoort dus, zoals ik al zei, tot de gemeentelijke autonomie om hiervan af te wijken. Als ze vinden dat ze betere accenten kunnen leggen, is dat hun goed recht. Het gaat om hun domein dat ze in beheer hebben.

Het Vlaamse Gewest heeft, wat betreft de aanleg van gemeentewegen, juridisch gezien geen enkele richtlijn op te leggen aan de steden en gemeenten, de Vlaamse overheid kan enkel een aanbeveling doen.

Wanneer er echter subsidies worden gegeven door de Vlaamse overheid voor de aanleg van infrastructuur op gemeentewegen, worden de Vlaamse ontwerpstandaarden en normen opgelegd als voorwaarde voor het krijgen van de subsidies. Verder worden de Vlaamse ontwerpnormen gepromoot. Bij de publicatie van nieuwe normen worden bijvoorbeeld infosessies georganiseerd. Ook de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) organiseert vaak opleidingen om de bestaande Vlaamse ontwerpnormen verder te verspreiden en de lokale besturen daarbij zoveel mogelijk te ondersteunen.

Indien de halte-infrastructuur op een gewestweg wordt aangelegd of heraangelegd, kan een lokaal bestuur deze aanleg juridisch gezien niet verbieden. Het lokaal

bestuur heeft natuurlijk vanuit zijn bevoegdheden wel een aantal instrumenten om deze tegen te houden door bijvoorbeeld een signalisatievergunning voor het uitvoeren van de werken niet te verlenen. Uiteraard wordt er altijd voorrang gegeven aan overleg en consensus. Dat is nog altijd de beste methode.

Bij de aanleg van de tactiele geleiding op de haltes van de Noorderlijn werden, op vraag van de stad Antwerpen, de richtlijnen zoals opgenomen in het 'draaiboek openbaar vervoer' van de stad Antwerpen zelf toegepast. Ze hebben die vraag expliciet gesteld en daar is op ingegaan.

Ik kom tot uw vierde vraag. Er zouden nieuwe haltes zijn aangelegd in Antwerpen zonder enige voorzieningen voor blinden en slechtzienden. Ik kan u meegeven dat bij de haltes op de Noorderlaan waarschuwingsmarkeringen in noppentegels correct werden aangebracht. Het opstapvlak dat volgens de Vlaamse richtlijn in rubbertegels dient te zijn uitgevoerd, werd echter niet aangelegd. Er werd ook niet in een onderbreking van de noppentegels voorzien, zoals opgenomen in het openbaarvervoerdraaiboek van de stad Antwerpen zelf. De reden waarom dat niet gebeurde, waarom Antwerpen het eigen draaiboek hieromtrent niet volgde, is ons niet duidelijk. We kunnen daaromtrent verder navraag doen.

Het niet correct toepassen van de richtlijnen voor de tactiele geleiding op openbaarvervoerhaltes is inderdaad een probleem, en niet alleen hier. Het is bekend dat dat op meerdere locaties zo is. In het verleden werden er ook al eens haltes aangelegd of heraangelegd en had men daar niet voldoende aandacht voor. De aandacht en de betrokkenheid zijn de jongste jaren wel toegenomen, en gelukkig maar. Dit is ook een van de vele redenen waarom we werken aan een Masterplan Toegankelijkheid. Dat masterplan is nodig. We hopen dat we ermee nog meer aandacht kunnen vragen van alle lokale besturen indien ze bezig zijn met de aanleg van de haltes.

In het kader van het Masterplan Toegankelijkheid onderzoeken wij op dit ogenblik een aantal oplossingen die zich toespitsen op deze problemen, met het voorzien in stimulansen en een actualisering van het dienstorder dat daaromtrent geldt, zodat wordt gezorgd voor een goede toegankelijkheid.

Dan was er uw vraag over de weigering van de stad Antwerpen om rubberen tegels te leggen. De administratie laat me weten dat daarover wel degelijk gesprekken zijn gevoerd tussen de stad Antwerpen en De Lijn. De rubberen tegel ter aanduiding van de opstapplaats voor blinden en slechtzienden is een conventie afgesproken met de koepelorganisaties. Die voorzieningen dienen om weggebruikers te informeren door aan te geven waar exact ze moeten opstappen op de bus of de tram. Ze helpen personen met een visuele beperking om zich zelfstandig in de openbare ruimte te verplaatsen. Een andere materialisatie dan die afgesproken in deze conventie met de koepelorganisaties gaat uiteraard in tegen de conventie, en is dus uiteraard niet wenselijk.

In welke mate is het opportuun dat lokale besturen afwijken van de Vlaamse norm en een eigen norm hanteren? Ik denk dat zeker blinden en slechtzienden er alle baat bij hebben dat er eenduidigheid is, dat er een grote herkenbaarheid is, dat de publieke ruimte overal op dezelfde manier wordt heringericht. Maar opnieuw, waar lokale besturen bevoegd zijn, kan ik hen op dit ogenblik niet dwingen. Het is echter zeker heel belangrijk om te communiceren dat blinden en slechtzienden baat hebben bij eenduidigheid. Opnieuw, langs gewestwegen proberen wij alleszins de normen zoals die zijn opgenomen in het vademecum maximaal te volgen. Natuurlijk, als steden of gemeenten er een andere visie op na houden, waarbij ze vanuit pragmatisch oogpunt kiezen voor een andere realisatie, die misschien enigszins afwijkt van de voorstellen die in het vademecum of de richtlijn zijn opgenomen, dan kan dat op zich. We vragen echter toch om zo veel mogelijk te

zorgen voor uniformiteit en eenduidigheid, want daar heeft men nood aan. Dat zal ook in het Masterplan Toegankelijkheid duidelijk naar voren komen.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik kijk ook uit naar uw Masterplan Toegankelijkheid. De CD&V-fractie heeft altijd veel aandacht voor dit thema gehad. Het klopt dat op de lokale wegen de lokale overheden verantwoordelijk zijn. Wij kunnen dat niet opleggen. Mijn vraag ging over haltes langs de gewestwegen. Eenduidige regels zijn altijd goed, maar voor slechtzienden of blinden is dat nog belangrijker.

Mijn collega's in de gemeenteraad, Nahima Lanjri en Caroline Bastiaens, hebben hierover ook al vragen gesteld aan schepen Claude Marinower. In zijn antwoord wijst hij op vier verschillende segmenten van aanleg. Ik zal ze niet overlopen, maar de conclusie is wel dat, wie ook de opdrachtgever is – de stad Antwerpen, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn of de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) –, iedereen maar wat doet. Ook op de gewestwegen worden niet altijd de richtlijnen van het vademecum gevolgd. Het gevolg is dat de gebruiker in de kou blijft staan.

Waarom volgt het gewest niet de eigen regels op de gewestwegen? En in Antwerpen zijn het niet alleen de gewestregels die niet worden toegepast, het Antwerpse stadsbestuur volgt op de lokale wegen ook niet altijd zijn eigen richtlijnen. Het is een hele kakofonie van welke richtlijnen al dan niet worden gevolgd.

De uniformiteit is heel belangrijk. Wij kunnen zeker de veiligheidsoverwegingen volgen, maar ik hoop dat er voor die rubberen tegels een oplossing komt en dat er uniformiteit zal zijn. Dat is het nut van een centraal vademecum: dat niet elke wegbeheerder eigen richtlijnen volgt die alleen nog maar voor meer onduidelijkheid en bijgevolg minder veiligheid zorgen.

Ik heb nog een coronagerelateerde vraag. We kregen allemaal het bericht van de Vereniging van Blinden en Slechtzienden (VeBeS). Zij roepen op om na te denken over de coronamaatregelen. Zij wachten aan die tegels, aan de voordeur van de bussen. Achteraan opstappen is voor hen gemakkelijker gezegd dan gedaan, zeker nu er geen mensen zijn die spontaan een handje toesteken om die blinden en slechtzienden te helpen omdat zij de afstandsregels willen respecteren. Wat zal er met deze oproep worden gedaan?

Minister, u had het in uw antwoord op mijn vierde vraag over stimulansen opdat de richtlijnen gevolgd zouden worden. Over welke stimulansen hebt u het concreet?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, het is opvallend. We hebben hier al een aantal keren gedebatteerd over de toegankelijkheid van haltes, niet alleen voor blinden en slechtzienden maar ook voor andere mindervaliden. Het is duidelijk dat er nog heel veel werk aan de winkel is. Niet alleen voor de steden en gemeenten is er een belangrijke inhaaloperatie nodig. Ook voor de haltes langs de gewestwegen, die onder het Vlaamse niveau vallen. We moeten in de eerste plaats daarvoor de nodige middelen vrijmaken, zodat blinden, slechtzienden of andere mindervaliden zo snel mogelijk volledig zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. We moeten ervoor zorgen dat die mensen niet in een vervoersarmoede terechtkomen.

Wij kijken reikhalzend uit naar het Masterplan Toegankelijkheid, dat we blijkbaar, hoop ik toch, dit jaar zullen mogen ontvangen. Ik hoop dat daarin duidelijke

richtlijnen staan, ook voor de gemeenten en de steden. U zegt dat u enkel advies kunt geven. Maar misschien moeten we toch wel de aanzet geven zodat steden en gemeenten, als zij haltes aanpassen of er nieuwe creëren, ervoor zorgen dat deze meteen voldoen aan de richtlijnen voor alle mindervaliden. Ik denk daarbij aan de mobipunten die zouden moeten worden gerealiseerd. Daar zullen ook nog wel infrastructuurwerken bij te pas komen. Het is niet meer dan evident dat we op dat ogenblik er meteen voor zorgen dat de haltes zijn aangepast.

In Nederland en Duitsland staat men op dat vlak veel verder. Een innovatieve regio zoals Vlaanderen moet dringend op datzelfde niveau komen. Ik hoop dat de aanbevelingen iets strikter zullen zijn, dat we meer druk zullen kunnen zetten op de gemeenten zodat dat in orde komt, maar vooral dat Vlaanderen in de eerste plaats zijn eigen haltes in orde brengt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor uw bijkomende vragen. Ik heb de vraag gehoord over welke extra stimulansen we zullen nemen voor lokale besturen en het Vlaamse Gewest. We moeten helaas vaststellen dat noch de ene noch de andere altijd de richtlijnen volgt. Soms zal dat zijn wegens gebrek aan ruimte of wat dan ook. Ik ken niet alle details waarom men bepaalde richtlijnen of het dienstorder niet volgt. Het is alleszins belangrijk dat we sowieso iedereen oproepen, zeker bij nieuwe haltes of heraanleg van haltes, om daar ten volle werk van te maken.

Ik heb een paar keer verwezen naar ons Masterplan Toegankelijkheid. In het kader daarvan zijn we aan het onderzoeken of we een aantal oplossingsgerichte elementen naar voren kunnen brengen. Zo denken we enerzijds aan een subsidie van toegankelijkheidselementen waar lokale besturen een beroep op kunnen doen en zich specifiek houden aan die richtlijnen die opgelegd worden. Natuurlijk moet er nadien een controle komen of men zich daar effectief aan houdt. Maar dit is natuurlijk in het belang van de mindervaliden of slechtzienden.

Anderzijds blijf ik het belangrijk vinden om over te gaan tot een actualisering van het dienstorder. Het huidige dienstorder dateert van 2012. Vandaag wordt onze publieke ruimte anders ingericht dan in 2012. Het is van belang dat we overgaan tot een actualisering van deze dienstrichtlijn. Dan kunnen we hopelijk in de toekomst gaan naar een betere toegankelijkheid van onze haltes. Het zal niet in één beweging kunnen. Zoals gezegd, zitten we met meer dan 30.000 haltes op het grondgebied van Vlaanderen. Maar als we daar allemaal samen werk van maken, dan zal het alleszins een betere zaak zijn, ten behoeve van de blinden en slechtzienden.

Wat betreft de oproep voor blinden en slechtzienden: vandaag moeten we bij onze voertuigen van De Lijn, of het nu gaat over de bussen of de trams, achteraan opstappen. Dat is niet altijd gemakkelijk voor mindervaliden of slechtzienden. Maar ik hoop dat we toch een klein beetje mogen rekenen op de hoffelijkheid van de medeburgers en dat daar minstens wat steun wordt gegeven. Aan onze chauffeurs van De Lijn is zeker gevraagd om de nodige bijstand te verlenen. Wanneer men aan een halte stopt en men ziet dat daar personen staan die bijkomende hulp nodig hebben, dan zal men die hulp ook wel verlenen.

Dat er nog veel werk voor de boeg is, kan ik niet ontkennen. Ik hoop alleszins dat we in oktober met ons masterplan naar buiten kunnen komen.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, wij kijken uit naar een voorstel van uw Masterplan Toegankelijkheid. Ik herhaal het nogmaals: ons openbaar vervoer is

pas echt openbaar wanneer het toegankelijk is voor iedereen, voor mensen met een fysieke of motorische beperking, voor mensen die tijdelijk slecht te been zijn, voor mensen die een kinderwagen voortduwen en voor blinden en slechtzienden. Het is ons doel om naar een volledige toegankelijkheid te gaan. Dat is soms moeilijk met de vele haltes gelegen aan lokale wegen. Er moet een inhaalbeweging gebeuren.

Langs de andere kant worden er ook nieuwe haltes aangelegd en dan is het toch wel jammer om te zien dat die niet allemaal conform de richtlijnen zijn. Nogmaals, op de Noorderlijn zijn er 2 op de 36 toegankelijk. Dat is heel weinig. Ik geloof oprecht in uw goede wil met uw initiatief rond het Masterplan Toegankelijkheid. Ik hoop dat we grote stappen vooruit kunnen zetten om het openbaar vervoer openbaar te maken voor iedereen.

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 het Spartacusproject – 2210 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voorlopige trambussen voor Spartacuslijn 2 Hasselt-Maasmechelen – 2255 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Spartacuslijn 2 – 2280 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Op 8 mei 2020 hebben we vernomen dat de Vlaamse Regering De Werkvennootschap de opdracht heeft gegeven te onderzoeken welke infrastructurele ingrepen nodig zijn om een trambus te laten rijden tussen Hasselt en Maasmechelen, bij Limburgers gekend als lijn 2 van het Spartacusproject. Volgens wat we konden lezen, zou die trambus langs het volledige tracé van lijn 2 zo veel mogelijk in een eigen bedding rijden. Iedere stap vooruit op het vlak van mobiliteit en van investeringen in het openbaar vervoer in Limburg juichen we uiteraard alleen maar toe. Om iedere Limburger effectief te geven waar hij op mobiliteitsvlak recht op heeft, lijkt het me absoluut aangeraden het volledige Spartacusplan op termijn te realiseren.

Het was dan ook een beetje vreemd te vernemen dat van lijn 1, van Hasselt-centrum naar Maastricht, geen sprake meer zou zijn in een project waarin al miljoenen euro's zijn geïnvesteerd, onder meer in studies en onteigeningen, en waarvoor momenteel zelfs al effectief infrastructuurwerken worden uitgevoerd.

Wat lijn 1 betreft, weten we dat er een knelpunt is in Hasselt. Het stadsbestuur wil een aanpassing van het tracé, dat in plaats van door de Heilig-Hartwijk over de kleine ring zou lopen. We weten dat de meerderheidspartijen in de Vlaamse Regering een politiek akkoord hebben gesloten. Vermits nu een andere piste wordt bewandeld, is er blijkbaar nog geen akkoord met De Lijn. We hebben al kunnen lezen dat dit ook aan Nederlandse zijde de gemoederen beroert.

Ik heb altijd begrepen dat de verbinding tussen Hasselt-centrum en de campus in Diepenbeek voor lijn 1 en voor lijn 2 cruciaal is en dat beide projecten met elkaar zijn verbonden. In die zin vind ik het verrassend dat we nu opeens het geweer van

schouder willen veranderen. Dat is verrassend omdat al vele euro's in lijn 1 naar Maastricht zijn geïnvesteerd, maar ook omdat het traject tussen Hasselt en Diepenbeek voor beide lijnen hetzelfde is. Ik heb dat toch altijd zo begrepen. Door voor een trambus te kiezen, wordt het knelpunt in Hasselt alleszins niet opgelost, tenzij we er natuurlijk voor kiezen die trambus niet in een eigen bedding te laten rijden. Als hij gewoon over de kleine ring rijdt, zal hij echter, net als wij, regelmatig stilstaan. Ik heb ook gelezen dat de trambus over de E314 zou rijden, wat ook een loskoppeling van het oorspronkelijke traject betekent. Ik maak me daar wat zorgen om. Indien de trambus niet in een eigen bedding zou rijden, zal hij evenzeer in de file komen te staan. We hebben ook kunnen lezen dat de trambussen volgens de nieuwe studie van Tractebel, mits ze overal in een eigen bedding kunnen rijden, vier minuten langer over het traject zouden doen dan de oorspronkelijk geplande sneltram. Als we rekening houden met de verbetering van de trambussen, die dan een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur zouden halen, zou dit tot anderhalve minuut worden gereduceerd.

Minister, tot slot heb ik ook gelezen dat u de intentie hebt die sneltram te realiseren. We weten allemaal dat de realisatie van lijn 1 en lijn 2 van het Spartacusproject in het Vlaams regeerakkoord staat ingeschreven. Ik zou u hierover een aantal vragen willen stellen.

Waarom is beslist het geweer van schouder te veranderen en lijn 1, waarin toch al veel is geïnvesteerd, on hold te zetten? Zo lijkt het alleszins. Waarom is beslist opeens de piste van een trambus op lijn 2 te onderzoeken? Is er al duiding bij de budgettaire impact van die keuze? Is er al overleg geweest met de Nederlandse partners?

Indien ervoor is gekozen een trambus op lijn 2 te realiseren, waarom is er dan niet voor gekozen op lijn 1 ook al met een trambus te starten? Er is immers toch een overlapping tussen een gedeelte van de tracés? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de gewenste aanpassingen van het traject in Hasselt? Is daar geen oplossing nodig voor een trambus op lijn 2?

We hebben gelezen dat het dossier aan De Werkvennootschap is overgemaakt. Waarom hebt u ervoor gekozen het dossier bij De Lijn weg te halen?

Zoals ik al heb gezegd, hebben we gelezen dat de nieuwe trambussen een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur hebben. Volgens de studie van Tractebel zou dit betekenen dat slechts anderhalve minuut langer over het traject wordt gedaan. Waarop is dat gebaseerd? Hoe is dat berekend? Zouden we inzage in die studie kunnen krijgen?

U hebt gesteld dat u wel degelijk een sneltram wilt realiseren. Hoe ziet u uiteindelijk de omschakeling van trambus naar sneltram? Is er zicht op de bijkomende investeringen die dit met zich zou meebrengen?

Ik hoef u tot slot niet te vertellen dat het volledige Spartacusplan een globale mobiliteitsvisie is, gebaseerd op knooppunten waar mensen vlot van de ene op de andere vervoersmodus kunnen overstappen. Wordt dat knooppuntensysteem behouden in de visie met trambussen? Blijft u, als minister, achter de volledige realisatie van het Spartacusplan staan? Kunt u hiervoor een timing vooropstellen?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik wil bij het begin van mijn vraagstelling nog even het belang van Spartacus in zijn totaliteit beklemtonen. Voor ons als CD&V is Spartacus nooit gegaan over lijn 1 of lijn 2 of lijn 3, maar is dat een totaalproject, een ruggengraat van efficiënt openbaar vervoer dat wij in Limburg willen hebben, en waar we recht op hebben. Als we vanuit het federale België van destijds kijken,

waar alles vertrok vanuit Brussel en misschien een stukje vanuit Antwerpen, zijn we in het oostelijk gedeelte van het land heel erg slecht bedeed. We hebben dus dringend nood aan snelle en efficiënte lijnen, en daarbij is Spartacus een totaalproject dat moet worden gerealiseerd.

Wat lijn 1 van Spartacus betreft: we moeten daar niet flauw over doen, we hebben daar al wel wat watertjes doorzwommen. Vorige legislatuur was er de brug in Maastricht. Maar al die problemen zijn uiteindelijk ook opgelost. Vandaag zijn we toch ook zover dat we stilaan verder kunnen met lijn 1 van Spartacus. Want in tegenstelling tot wat mevrouw Robeyns doet, laten uitschijnen dat iedereen daaraan twijfelt of dat het geweer van schouder wordt veranderd, is dit niet een kogel uit het geweer halen en vervangen door een cartouche. Dit is een cartouche bijsteken. Dit is extra inzetten op het Spartacusplan.

Over lijn 1 denk ik ook dat er geen onduidelijkheid kan bestaan over de wil om vooruit te gaan. En ik denk dat er ook weinig twijfel is bij de Nederlanders, mevrouw Robeyns. Ik heb hier een brief die gisteravond nog werd bezorgd aan alle leden van de provincieraad in Nederlands Limburg en aan de gemeenteraad in Maastricht. Die zeggen heel verheugd te zijn dat ze kunnen meedelen dat de belangrijke fase 2 van de aanbestedingsprocedure, de gunningfase, binnenkort van start zal gaan. De planning is gericht op medio juni. Die zekerheid staat dus zelfs zwart op wit op papier in Nederland. Ik denk dat men aan beide kanten van de grens heel erg vooruit wil met dit project. En dat mag ook duidelijk de intentie weergeven die er is om met dit project onverkort verder te doen. Ondertussen bekijkt men in Hasselt inderdaad hoe men daar het tracé nog kan aanpassen, met de procedure die er vandaag is. Die gunning is dus heel duidelijk.

Ik vind het toe te juichen dat men extra inspanningen doet voor Spartacuslimijn 2. Minister, ik moet zeggen dat ik in 2015 zelf de piste van de trambussen eens heb gesuggereerd. Ik ben toen samen met een aantal collega's gaan kijken in Metz, eigenlijk wel vanuit de filosofie dat het een opstap moet en kan zijn naar een lightrail. Het belangrijke in dit verhaal is natuurlijk dat we met trambussen weliswaar sneller kunnen gaan, maar voor die trambussen is er natuurlijk ook wel een vrije bedding nodig, anders is het niet meer dan een ander soort bus die in de file staat aan te schuiven, net zoals de gewone bus. Het uiteindelijke doel moet nog altijd die snelle en efficiënte verbinding zijn vanuit het Maasland naar Hasselt. Voor ons kan dit inderdaad een opstap zijn naar een snelle verbinding die er moet komen.

Hoeveel vrije bedding zal er gerealiseerd worden voor de voorlopige trambussen die op Spartacuslimijn 2 zullen rijden? Want dat is natuurlijk erg belangrijk voor de efficiëntie van die lijn 2.

Kunt u ons bevestigen dat het finale doel nog steeds een lightrail of een evenwaardig voertuig blijft? Hoe ziet u dan die overgang?

Een derde erg belangrijke vraag gaat natuurlijk over het knooppunt in Hasselt. Kunt u misschien al iets zeggen over hoe u de afwikkeling daar ziet, zodat daar een duidelijke en efficiënte verknoping is?

Ten slotte vraag ik natuurlijk ook naar de timing. Vanaf wanneer verwacht u dat de trambussen zullen kunnen rijden?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, goede collega's, wat collega Ceyssens net heeft gezegd, is dat het hele verhaal van de trambus altijd moet worden gezien in het perspectief van een sneltram, een soort van opstapmodel. Minister, wat u hier hebt gedaan vind ik een hele goede zaak.

Als het gaat over grote infrastructuurprojecten en zelfs als alle politieke partners het met elkaar eens zijn, is tien jaar niets. Ik weet heel goed waarover ik spreek als het gaat over Spartacus. Ik zie mijzelf nog zitten in de regering met Kathleen Van Brempt naast mij. Zij werd toen onverwacht minister van Mobiliteit en ze vroeg toen aan mij: 'Waarvoor staat Spartacus eigenlijk?' Dat was immers nog een idee van wijlen Steve Stevaert. Op dat ogenblik was de zaal te klein om de stemmen van overeenstemming, van unanimitéit over het belang van dit project, allemaal geteld te krijgen. We zaten toen, goede collega Vandepuut, ook al samen in de regering, en dat was iets waarbij we ook samen aan één koord trokken.

Minister, dat u nu die opdracht toewijst aan De Werkvennootschap vind ik ook een goede zet. Zo haalt u ook druk weg bij De Lijn, want ze kunnen nu niet zeggen dat ze met capaciteitsproblemen kampen. U geeft dat aan een partner die erop berekend is om grote infrastructuurprojecten te trekken, om die ook daadwerkelijk op de rails te zetten – een beeldtaal die hier heel goed gekozen is. Ondertussen legt dat ook het volle gewicht en de volle verantwoordelijkheid bij De Lijn om nu ook voluit voor die sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht te gaan en daar werk van te maken.

Collega Ceysens heeft er al naar verwezen: dit is een internationaal dossier, grensoverschrijdend, waar de gemeente Maastricht en ook de provincie Nederlands Limburg een dikke vinger in de pap hebben. Zij lagen ooit zelf aan de bron van wat vertraging: de ongelukkige saga van de zogenaamde Wilhelminabrug in 2014. Ondertussen hebben ze daar én voor betaald én ten tweede zitten ze ook helemaal op onze golflengte en kijken ze ongeduldig uit naar de verdere stappen die wij zetten. Dit is ook een dossier waar de minister van Infrastructuur en Waterstaat van Nieuwenhuizen bij betrokken is en waarvoor zij ook budgetten vrijgemaakt heeft. In de communicatie die nu de ronde doet, zeggen zij aan de provincieraad van Nederlands Limburg dat er nu dringend werk gemaakt moet worden van de aanbesteding, en vooral van de verbinding tussen Maastricht en Hasselt tot aan het Kolonel Dusartplein, om die al zo snel mogelijk door De Lijn in aanbesteding te brengen.

Collega Vandepuut, daarnaast moet men dan het tweede deel achteraf doen, die aanbesteding in de binnenstad van Hasselt conform de politieke akkoorden bij het begin van deze legislatuur. We moeten ons niet laten afremmen, niet de wet van de traagste laten opleggen, maar proberen de zaken in beweging te houden. Het is inderdaad een heel globaal pakket: een lijn 1, 2 en 3. Het gaat niet alleen over mobiliteit, maar dit zijn ondertussen ook grote dossiers van politieke geloofwaardigheid geworden. Ondertussen kijkt immers heel Limburg nu ook met een begrijpelijke onrust naar waar men uiteindelijk gaat landen. Daarom vind ik het ook goed, minister, wat u met lijn 2 gedaan hebt: zeggen dat u niet bij de pakken blijft zitten, dat u zich niet het tempo laat opleggen door de traagste, dat u de koe bij de horens vat en De Werkvennootschap in stelling brengt. Op die manier kan er werk gemaakt worden van dat tweede tracé.

Collega Robeyns heeft ook gelijk: er is natuurlijk heel wat overlap. Van Hasselt tot Diepenbeek zitten ze op hetzelfde traject en het ene is dus gekoppeld aan het andere. Ze zijn als het ware elkaars opschortende voorwaarde om de hele zaak tot een goed einde te brengen.

Voor lijn 1 kijken de Nederlanders naar midden juni als datum om de aanbesteding te lanceren. Minister, ik weet dat u wat dat betreft nooit uw verantwoordelijkheid ontloopt en dat u daar De Lijn ook verder bij de les moet houden. Ze hebben daar een heel apparaat voor vrijgesteld gekregen om met die lijn 1 bezig te zijn. Het regeerakkoord kennen ze ondertussen van binnen en van buiten en ze weten ook wat de temperatuur in deze commissie is rond deze dossiers. Dus wat dat betreft: voortmaken!

Ik heb de volgende concrete vragen betreffende lijn 2 en ook de optie van De Werkvennootschap waardoor een doorstart kan worden gemaakt met die bewuste lijn 2 tussen Hasselt en Maasmechelen.

Welke timing voorziet u voor de inzet van trambussen op de Spartacuslimijn 2? Hoe beïnvloedt de inzet van trambussen de timing voor de realisatie van de tramlijn tussen Hasselt en Maasmechelen?

Hoe reageert u op de bedenkingen van TreinTramBus over de te lage snelheid van trambussen binnen het knooppuntenmodel, wat de basis is waarop het hele Spartacusproject gestoeld is?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, u kent het dossier alle drie door en door. Het Spartacusverhaal gaat terug tot 2003, 2004. Er werd beslist dat Limburg sowieso nood had aan hoogwaardig openbaar vervoer. Er werden destijds drie lijnen uitgetekend: lijn 1, lijn 2 en lijn 3.

Ik ga onmiddellijk in op de vragen, maar een deel van de eerste vraag is al door de heren Ceyssens en Keulen beantwoord. Ik heb zeker niet het geweer van schouder veranderd door ook in te zetten op lijn 2, absoluut niet. Ik kan daarvoor heel duidelijk verwijzen naar het regeerakkoord inzake de 'grote projecten'. Daarin staat duidelijk dat lijn 1 en 2 simultaan moeten verlopen en een verdere doorstart moeten kennen. Vandaar dat ik het dossier lijn 2 opgevraagd heb. Wat bleek? De laatste keer dat het bij de Vlaamse Regering voorlag, dateert van 2014. In navolging daarvan heeft men in 2015-2016 nog een startnota opgemaakt. Veel verder dan dat is het niet gekomen. Eigenlijk lag het dossier, denk ik, sinds 2016 in alle stilte ergens op een bureau.

Ik verwijs opnieuw naar het regeerakkoord. Lijn 3 zit in de Noord-Zuidverbinding waarvoor De Werkvennootschap momenteel bezig is met de verdere uitrol. U zult zeker mijn engagement hebben om in te zetten op lijn 1 en 2 om dat nu snel op de rails te krijgen. Uiteraard ook lijn 3. Ik heb zeker geen procedure on hold gezet. Blijkbaar verdenkt men mij er nogal snel van om dossiers on hold te zetten. Dat heb ik absoluut niet gedaan, noch in dit dossier, noch in andere dossiers. Integendeel, ik wil dat het snel vooruitgaat. Daarom hebben we op een gegeven moment aan Vervoermaatschappij De Lijn gevraagd om ons een stand van zaken rond lijn 2 te geven. Vervolgens hebben we in samenspraak met De Werkvennootschap aan De Lijn gevraagd om een indicatieve studie te maken om te zien of het niet sneller kan gaan als we in eerste instantie voor lijn 2 al kiezen voor een trambus op een volledige vrije bedding, en dit als opstap naar een tram.

Zoals de heer Ceyssens zegt, is dat hier ter sprake gekomen in 2015-2016. Daar is toen niet verder op ingezet. Inmiddels hebben we het verhaal Vlaams-Brabant van het Brabantnet, waar ook in afwachting van een tram gekozen is voor deze trambussen. Als het daar kan, en het kan relatief snel, waarom zouden we dat dan bij ons ook niet overwegen? Het meest doorslaggevende is misschien wel: als men van punt A naar punt B een tramspoor moet aanleggen, kunnen die trams pas rijden als het spoor er volledig ligt, terwijl als we kiezen voor een trambus en er zijn nog tracés waar onzekerheid of onduidelijkheid is, men toch al de trambussen kan laten rijden. Zodoende kan Limburg toch al een hoogwaardige openbaarvervoerlijn hebben, maar het is wel de bedoeling een vrije bedding te hebben. Het mag niet de bedoeling zijn dat die trambussen eigenlijk gewoon veredelde of grote bussen zijn. Neen, zij moeten een vrije bedding hebben om wel degelijk aan snelheid inzake reistijden te kunnen genereren.

Hebben we daaromtrent overlegd met de Nederlandse partners? Ik heb met hen overlegd over lijn 1. Daar kom ik straks op terug. Wat lijn 2 betreft, daar zijn zij

uiteraard niet bij betrokken, want die gaat van Hasselt tot Maasmechelen en gaat de grens niet over.

Mevrouw Robeyns, u vroeg waarom we kiezen voor een trambus op lijn 2 en niet gelijktijdig ook al voor een trambus op lijn 1. Wij hebben een indicatieve studie gevraagd. Die is gemaakt door Tractebel. Ik wil die studie zeker ter beschikking stellen. Daarin heeft men zelfs in eerste instantie zowel voor lijn 1 als voor lijn 2 een soort calculatie gemaakt. Voor lijn 2 was die zeker interessant. Het dossier van lijn 1 is echter veel verder gevorderd. Ik denk dat dat ook al is gezegd. Dat heeft niet stilgelegen sedert 2016. Men heeft daar heel wat stappen in gezet. De belangrijkste stap was die van 24 mei 2019. Toen is de selectieleidraad voor lijn 1 goedgekeurd. Ik denk dat het geen optie is om dat project terug te draaien. Integendeel, we willen ook dat tracé zo snel mogelijk implementeren.

Er werd gevraagd naar de stand van zaken van de gewenste aanpassing van het traject in Hasselt. Dan gaat het over het tracé voor Hasselt tot aan het Dusartplein. Eigenlijk is het tracé van lijn 1 tussen het Dusartplein en Maastricht vrij duidelijk. Natuurlijk zitten we ter zake wel met een MER-studie (milieueffectrapport) van 2008. Die moet worden geactualiseerd. Er moet natuurlijk ook nog een omgevingsvergunningsprocedure worden doorlopen. Met dat tracé kan men echter verder. De aanbesteding daarvoor loopt. In mei 2019 is de selectieleidraad goedgekeurd. De raad van bestuur van De Lijn heeft in december 2019 en maart 2020 zijn goedkeuring gegeven aan het verdere verloop inzake de uitrol en het verder uitwerken van de aanbesteding voor de consortia die daarop hebben ingetekend. Dan gaat het zowel over de infrastructuur als over het rollend materieel, de aankoop van de trams.

Waar precies moet die sneltram nu gaan rijden in Hasselt? Dat zal straks ook zo zijn voor de trambus, want zoals terecht werd opgemerkt, zijn de tracés voor lijn 1 en lijn 2 voor Hasselt tot aan Campus Diepenbeek gelijkaardig. Voor Hasselt is er een technische werkgroep opgestart in maart van dit jaar. Als ik het goed voorheb, komt die maandelijks samen om wijzigingen qua techniciteit verder te onderzoeken. In die werkgroep zitten De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de stad Hasselt, Tractebel en het studiebureau Bureau voor Urbanisme (BUUR), dat ook werkt in het kader van de aanpassing van de stationsomgeving in Hasselt. Ik hoop alleszins dat we eind dit jaar meer zicht zullen hebben op de resultaten van die technische werkgroep, zodat we ook wat Hasselt betreft snel vooruit kunnen en we een en ander verder kunnen laten uitrollen.

Betekent dat een vertraging voor lijn 1? Neen. We hebben juridisch laten checken of we voor lijn 1 niet al verder kunnen met het tracé van het Dusartplein richting Maastricht, ook wat de aanbestedingsprocedures en dergelijke betreft, om te voorkomen dat daar een vertraging zou zijn. Er is al verwezen naar de brief van Maastricht. Dat is ook door Maastricht bevestigd.

Waarom heb ik ervoor gekozen om het dossier weg te halen bij De Lijn? Ik heb dat al gezegd. Na de startnota van juni 2016 was het dossier bij Vervoermaatschappij De Lijn zowat stilgevallen. Vervoermaatschappij De Lijn heeft aangegeven dat zij op dit ogenblik te weinig interne projectmedewerkers hebben om het project volledig te lanceren en op de rails te trekken. Tegelijk moet ik toch ook meegeven dat we De Werkvennootschap nu net in het leven hebben geroepen om projecten met een complexe mobiliteitsinfrastructuur te trekken, om daar snel een en ander in te kunnen faciliteren en daarin vooruitgang te boeken. Daarom hebben wij aan De Werkvennootschap gevraagd of zij bereid waren om dit dossier te trekken.

Er zijn veel vragen over de timing. Ik begrijp dat iedereen hier snelheid wil en waarschijnlijk zal vragen om veel ambitie aan de dag te leggen.

Ik ben alleszins tevreden – en dat mag hier ook eens worden gezegd – dat, nadat de Vlaamse Regering op 8 mei die beslissing heeft genomen, De Werkvennootschap onmiddellijk een bestek voor een verdere studie heeft gelanceerd. Het is de bedoeling dat het studiebureau in augustus of september 2020 gekend zal zijn, en dat we dan zo snel mogelijk vooruit kunnen gaan, zodat er zeker duidelijkheid is tegen het einde van deze legislatuur.

Die studieopdracht is allesomvattend. Het gaat niet alleen over waar die trambus moet rijden en hoe de vrije bedding er moet uitzien. Er wordt ook gekeken naar aanpassingen en procedures, naar aanpassingen van omgevingsvergunningen en dergelijke. Het is echt de bedoeling om tot het einde van de rit te gaan, om het dan maar zo te zeggen.

Wij willen daarin vooruit. Wij weten dat de mobiliteitsnoden in Limburg hoog en urgent zijn. Toen het Spartacusdossier in 2003-2004 werd gelanceerd, zag de mobiliteit in Limburg er nog heel anders uit dan nu. Toen was er al nood aan een hoogwaardig openbaar vervoer. Dat is vandaag nog veel meer het geval. Dus willen we dat zo snel mogelijk realiseren.

Er waren vragen over lijn 3. Daar hebben we het over de onderzoeksfase van het complex project Noord-Zuid Limburg. We juichen allemaal de procedures toe om grootschalige infrastructuurprojecten mogelijk te maken. Maar helaas moeten we vaststellen, in het kader van het eerste complex project, de sluis in Zeebrugge, dat er al twee verzoekschriften tot nietigverklaring tegen het voorkeursbesluit zijn ingediend. Iets soortgelijks doet zich nu voor met het tweede complex project 'Realisatie Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen' (CP ECA). Daar zijn ook al twee verzoekschriften tot nietigverklaring. We hopen dat we voor het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg in het voorjaar 2020 een voorkeursbesluit hebben. Ik hoop dat alle participanten die daar deelnemen aan de draagvlakcreatie en aan de diverse overlegstructuren, zich houden aan hun engagement, en dus het voorkeursbesluit dat straks zal volgen, mee ondersteunen. Anders staat en valt heel onze procedure complexe projecten.

Mijnheer Ceysens, het is de bedoeling dat de voorlopige trambussen die op Spartacuslimijn 2 rijden, een volledig vrije bedding krijgen, zoals het ook de bedoeling was voor een tram als dusdanig. De tram als dusdanig zullen we niet op de 3-14 kunnen laten rijden, maar het is alleszins de bedoeling om maximaal te werken met een vrije bedding. Ook wat dat betreft, moet ik verwijzen naar de studie die vanaf augustus-september gaat beginnen. Ik hoop dat we daarover zo snel mogelijk duidelijkheid krijgen.

Er is ook het verhaal van de evolutie van de trambussen. Ik weet dat sommigen ervan uitgaan dat een trambus een maximale snelheid van 70 kilometer per uur houdt. Mevrouw Robeyns, u hebt zelf de cijfers aangehaald. Het tijdsverschil op het tracé voor lijn 2 bij een klassieke trambus die we kennen vanaf 2016, is een goede 3,5 minuten, gerekend van Hasselt tot aan het gemeentehuis van Maasmechelen. Als men rekent tot aan Ter Hulst, is dat iets meer omdat dat binnen Maasmechelen zelf een tijdsverlies geeft. Als we kijken naar een modernere versie van de toekomstige trambussen – men rekent er wel op dat die nog heel wat technologische vernieuwingen zullen ondergaan – dan komt de indicatieve studie van Tractebel tot de conclusie dat er een tijdsverschil kan zijn van anderhalve minuut tussen een sneltram en een trambus op een vrije bedding op lijn 2.

Ik denk dat ik alle vragen grotendeels heb beantwoord. We kijken zo snel mogelijk uit naar die nieuwe studie voor lijn 2 wat betreft het verhaal waar De Werkvennootschap mee bezig is. Om nog even terug te komen op Spartacuslimijn 1: we willen daar zeker geen remming in. Die boodschap moet heel duidelijk zijn. Voor de aanbesteding van de infrastructuur zijn op de vergadering van de raad van bestuur

van maart van de Vervoermaatschappij De Lijn drie consortia geselecteerd. Daar gaat men verder mee in overleg. Die drie consortia zal sowieso gevraagd worden om snel duidelijkheid te geven over het verhaal Dusartplein tot aan Maastricht en eventueel voor het verhaal van Hasselt als dusdanig, waar we kijken naar wat uit die technische werkgroep komt. We hopen daar zo snel mogelijk duidelijkheid over te krijgen en dat dan in een tweede fase te doen.

Wat betreft het rollend materieel, zijn er twee consortia geselecteerd op de vergadering van de raad van bestuur van maart 2020. Wat dat betreft hopen we dat alles zo snel mogelijk verloopt. We hebben op het laatste overleg met de administratie alsook met de Vervoermaatschappij De Lijn nog heel expliciet gevraagd om snel werk te maken van die aanpassing van de MER-procedure. Een MER van 2008 kan geen goede basis zijn voor een omgevingsvergunning. We vragen om zo snel mogelijk samen te zitten met de MER-cel, werk te maken van de aanpassing van die MER-procedure en vervolgens van de omgevingsvergunning. Iedereen die hieromtrent vragen heeft gesteld, wil maar één ding, en dat is zo snel mogelijk overgaan tot realisatie. Dat willen wij natuurlijk ook.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Minister, dank u wel voor het uitgebreide antwoord en voor een aantal verduidelijkingen. Ik vind het belangrijk dat u bevestigt dat u volledig achter de realisatie van Spartacus in zijn totaliteit blijft staan en dat de trambus een opstap moet zijn naar de sneltram of de lightrail. Hoe u die omschakeling van trambus naar sneltram dan effectief ziet, daar stel ik me nog wel wat vragen bij, maar ik veronderstel dat het misschien iets te vroeg is om daar concrete antwoorden op te geven. Ik ben ook heel blij dat u zegt dat het absoluut niet de bedoeling is om vertraging op lijn 1 te veroorzaken, integendeel.

Collega Ceyskens, ik was niet op de hoogte dat de Nederlanders de bedoeling hebben om de aanbesteding in juni te doen. Dat is positief. Gaat dan het probleem Hasselt in een werkgroep geparkeerd worden? Hopelijk niet geparkeerd, maar wel opgelost. In tussentijd gaat men van Dusart tot Maastricht proberen verder werk te maken. De essentie van Spartacus is natuurlijk dat het een knooppuntstelsel is, waarbij men vlot van de ene naar de andere modus kan overstappen. Die aansluiting richting het station van Hasselt is belangrijk. Ik denk dat iedereen het daarover eens is.

Minister, of het nu een trambus of een sneltram wordt, ik veronderstel dat het knooppuntidee behouden blijft, ongeacht de vervoersmodus die wordt uitgevoerd.

U mag die studie zeker aan ons overmaken. Er wordt gesteld dat de trambus 80 kilometer per uur kan rijden. Dat is uiteraard de maximumsnelheid en het gaat natuurlijk om gemiddelde snelheden. Het lijkt me straf dat de trambus over heel het tracé 80 kilometer per uur zou kunnen rijden, maar als de studie dat heeft bevestigd, zal het wel zo zijn.

We hebben hier zeker het laatste nog niet over gezegd. U bent geëindigd met iedere stap in de goede richting. Ik wil dat bevestigen. Als we hier vragen om uitleg stellen, is dat met dezelfde bezorgdheid. We willen namelijk dat er op het vlak van het openbaar vervoer in Limburg – want dat is heel het Spartacustraject – zo snel mogelijk stappen vooruit worden gezet.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik ben blij te horen dat het de bedoeling is de trambus langs het volledige tracé in een vrije bedding te laten rijden, want op die manier zal er tijdswinst zijn. Dat voertuig zal niet zo snel rijden als een lightrail,

maar de meeste tijd wordt verloren door stil te staan. Als we nu voor een volledig vrije bedding gaan, vind ik dat een heel belangrijke stap vooruit.

In het schrijven aan de Nederlandse raadsleden lees ik in de laatste zin dat het de ambitie blijft om tegen 2024 over lijn 1 te kunnen rijden. Ik denk dat dit nogmaals aantoont dat de intentie er is om geen tijd te verliezen.

U kunt er vandaag misschien nog niet op antwoorden, maar wat de link tussen beide vervoersmodi ter hoogte van de Universiteit Hasselt betreft, blijf ik op mijn honger. Ik wil me zeker niet met de stadsplanning in Hasselt bezighouden, maar dit is heel belangrijk. De Universiteit Hasselt is een absoluut mobiliteitsknooppunt voor onze provincie en daarbuiten. In het masterplan van de Universiteit Hasselt werd oorspronkelijk in 7 hectare bijkomend parkeerterrein voorzien. Dit toont aan dat het een belangrijke mobiliteitspool is. We moeten erop inzetten dat die universiteit met andere vervoersmodi kan worden bereikt. Hierdoor is de link tussen de Universiteit Hasselt en het station natuurlijk heel belangrijk, net zoals de afstemming tussen lijn 1 en lijn 2 ook heel belangrijk is. Wordt dat opgenomen door De Lijn, door De Werkvennootschap of door de technische werkgroep die nu in Hasselt bestaat? Ik zou graag een antwoord krijgen op de vraag wie de verantwoordelijkheid draagt om dat knooppunt verder te ontwikkelen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, het is volgens mij een waarheid als een koe dat de publieke opinie in Limburg dit dossier natuurlijk met argusogen volgt. Met uw uiteenzetting en uw antwoord op deze vragen om uitleg hebt u die publieke opinie een heel duidelijke en geruststellende boodschap gegeven. U blijft helemaal trouw in lijn met de inhoud van het Vlaams regeerakkoord. We hadden ook niets anders verwacht. Ik denk dat uw boodschap ook een belangrijk signaal in de richting van Nederland is. Wat lijn 1 en vooral het gedeelte tussen het Kolonel Dusartplein in Hasselt en Maastricht betreft, rollen we het stappenplan uit, conform de selectieleidraad die de Vlaamse Regering op 24 mei 2019, twee dagen voor de verkiezingen, heeft goedgekeurd.

Wat ook belangrijk is, is dat u trouw blijft aan het concept van de sneltram. De trambus moet altijd in het perspectief worden geplaatst van een uiteindelijke opstap naar een volwaardige lightrail in de vorm van een sneltram. Het is duidelijk dat u niet wilt stoppen, temporiseren of tegenhouden. U wilt net dat de mobiliteitsdossiers in beweging geraken, en dat siert u. Zeker op het ogenblik waarop u vaststelt dat Mozes niet naar de berg gaat en dat de berg dan naar Mozes moet gaan, bewandelt u alternatieve paden. Dat is wat de publieke opinie ten goede aanreken. U blijft niet bij de pakken zitten. U laat zich geen tempo opdringen door de traagsten, maar u zorgt ervoor dat zaken die al te lang muurvast zitten, weer loskomen en in beweging geraken.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): De droom van wijlen Steve Stevaert was inderdaad een hoogwaardig openbaarvervoernetwerk in Limburg. De kernen waren drie tramlijnen. Maar als ik na vijftien jaar zie wat daarvan overblijft? Lijn 2 wordt mogelijk een trambus. Ik heb begrepen dat een trambus eigenlijk een bus is die zich als tram vermomt, maar groter is. Lijn 3, naar het noorden, wordt nog onderzocht; ik hoop daar op een goede uitkomst. En met lijn 1 zijn er gigantisch veel problemen. Dat is wat ervan overblijft. Die droom is dus toch voor een stukje een nachtmerrie geworden.

Ik wil kort verwijzen naar die raadsbrief waar collega Ceyskens naar heeft verwezen. Ik heb die inderdaad ook gekregen. Ik heb er twee heel korte vragen bij, ten eerste rond de gunning van die eerste stap, zijnde Maastricht tot het Kolonel Dusartplein van lijn 1. Ik zou graag van u weten wie precies gunt, wat er wordt

gegund en onder welke formule dat is, want voor mij was het gegeven dat er zou worden gegund toch relatief nieuw, zeker het stuk dat zou worden gegund. De laatste weken was mij dat natuurlijk wel duidelijk aan het worden, maar toch was dat voor mij relatief nieuw. Vandaar die vragen: wie gunt, wat wordt er gegund, onder welke formule?

Vervolgens wordt er in die raadsbrief ook, weliswaar in ietwat ambtelijke taal, gezegd dat men in de gaten houdt in hoeverre de situatie in Hasselt aantoonbaar leidt tot meerkosten. In dat geval zeggen zij dat de meerkosten die aan onze zijde zouden worden gemaakt in rekening worden gebracht bij de Vlaamse partners. Is dat doorgesproken, bent u daarvan op de hoogte en hoe ziet u dat dan? Wie is dan die Vlaamse partner? Is het Hasselt die dat gaat betalen, het Vlaamse Gewest of De Lijn? Dat is mij niet helemaal duidelijk. Ik denk wel dat er duidelijkheid moet komen om daar uitspraken over te kunnen doen. Tot daar mijn bijkomende vraag.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik sluit als enige niet-Limburger aan in deze discussie. De collega's hebben al heel wat ervaring, maar voor mij is dit dossier nieuw. Maar ik denk toch dat het onze taak is om alle grote infrastructuurwerken hier in Vlaanderen op te volgen.

Minister, ik dank u voor de uitleg. Ik ben al heel wat wijzer, ook dankzij de vragen van de collega's. Maar ik denk dat het evident is, zoals collega Ceyskens zegt, dat de Limburgers inderdaad recht hebben op het openbaar vervoer dat ze verdienen. Het is inderdaad toch een heel belangrijk project.

Als ik het bekijk, is dat een project waar men al zestien jaar lang op aan het voortborduren is. Ik denk dat het toch stilletjes aan in een definitieve plooi mag komen te vallen. Zestien jaar voor een project, en we zijn er nog bijlange niet. We hebben net gehoord dat Spartacuslijn 3 eigenlijk nog maar in de beginfase zit. We zijn dus nog ver van die realisatie. Naar ik gezien heb, zou in 2024 Spartacuslijn 1 operationeel moeten zijn. Als ik hier hoor dat daar toch nog wat knooppunten en moeilijkheden zijn, denk ik dat dat ook op de helling komt.

Dit gezegd zijnde is het inderdaad een belangrijk project. Het moet zo snel mogelijk worden gerealiseerd, want het kan ook serieus wat druk weghalen van het Limburgse wegennet. Ik had op de website van De Lijn gezien dat men zegt dat er 20.000 wagens – die cijfers zijn misschien al achterhaald – van de Limburgse wegen zouden kunnen worden weggetrokken. Dat is niet niks.

Limburg is ook in volle ontwikkeling, dus ik zou zeggen: laat ons daar inderdaad een tandje bij steken en er volop voor gaan, zodat de Limburgers effectief hebben wat ook andere provincies hebben. Dat is wat ik wilde meegeven. En ik hoop natuurlijk in dit dossier nog een pak ervaring en heel wat wijsheden op te doen.

De voorzitter: De heer Vandeput heeft het woord.

Steven Vandeput (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Ik kan collega Keulen natuurlijk moeilijk overtreffen, want hij komt van uw eigen partij. Maar in zijn lofbetuigingen voor u als minister in dit dossier zou ik toch mijn volle aansluiting met de woorden van de heer Keulen willen uitdrukken. Ik denk dat u moed hebt getoond, minister, want het is al een paar keer gezegd, en ook de Limburgers begrijpen het allemaal niet meer. Dat is een dossier in zijn geheel dat al sinds 2003 loopt. Daar worden roemruchte namen in genoemd. Maar het is eigenlijk moeilijk vooruitgegaan.

Dan kun je twee dingen doen. Je kunt ofwel altijd hetzelfde blijven doen. Maar u hebt er alvast voor lijn 2 voor gekozen om een ander traject te nemen. Het is te

zeggen: het gaat nog altijd tussen Hasselt en Maasmechelen, maar het zal wel op een andere manier gebeuren.

Ik heb het zelf mogen meemaken nu ik vandaag dicht bij het dossier sta: ik kan de collega's geruststellen dat er in die technische werkgroep gewerkt wordt. Sommigen zouden graag hebben dat daar sneller vooruitgang gemaakt zou worden, dat men sneller antwoorden zou geven op de eigenlijke wensen van de mensen rond de tafel, dat men af en toe eens echt zou luisteren naar wat de besognes zijn van de betrokken partijen. Maar goed, er wordt vooruitgang gemaakt.

Als je mij vandaag vraagt of het haalbaar is over de kleine ring – het alternatieve tracé dus – dan is het volmondig: ja. Dat wordt vandaag ook technisch uitgewerkt. De discussie gaat nu nog – en we spreken dan over traject 1, van 33 kilometer – bij wijze van spreken over een 120 centimeter. In dat kader denk ik dat er technisch grote stappen vooruitgezet zijn.

Door te kiezen voor een andere benadering voor de uitrol van lijn 2, denk ik dat u aansluiting neemt met wat de toekomst gaat brengen. Ik begrijp van de heer Danen dat hij nog altijd de 'boekskes' leest en de verslagen van vijftien jaar geleden. Als we vandaag over een trambus spreken en in de toekomst over een trambus zullen spreken, zal dat niet meer over een trambus zijn, maar over een spoorloze tram, een 'trackless tram'. Als wij hoogwaardig openbaar vervoer willen in Limburg, zal dat alleen maar werken als dat effectief kwaliteitsvol is voor de reizigers, als dat hoogfrequent is en als dat betrouwbaar is.

Wat we ook hebben afgesproken in het regeerakkoord en wat voor Limburg zeer belangrijk is en voor de N-VA belangrijker dan lijn 1, is de verbinding tussen Hasselt Universiteit en Genk en verder door naar de Maaskant. Daar kunnen we ook economisch het meeste impact hebben op het leven in Limburg. U zegt ook dat u daar niet opnieuw het tracé of de procedure gaat doorlopen die we nu al zo lang doorlopen in verband met die rails tussen Hasselt en Lanaken, met dan de doorstoot naar Maastricht. In dat kader zeg ik: vooruit met de geit! Toon maar uw volutarisme zoals u vandaag al gedaan hebt. Ik heb daar het volle vertrouwen in, ik durf zelfs meer te zeggen: de trambus kan rustig op de kleine ring de eigen bedding met een desgevallende tram delen. Nog verstandiger zou misschien zijn om eens te kijken of er via een trambus ook op lijn 1 niet nog veel sneller vooruitgang gemaakt zou kunnen worden dan vandaag het geval is.

Ik rond af: minister, nogmaals proficiat. Ik denk dat u met uw keuze om dit in eerste instantie te laten uitwerken door De Werkvennootschap een goede keuze maakt, dat partners die in het verleden bewezen hebben dit dossier moeilijk vooruit te kunnen brengen, misschien een tunnelvisie ontwikkeld hebben waarbij het moeilijk is om nog alternatief te kunnen denken. In dat kader heb ik er alle vertrouwen in dat we heel snel tot realisatie kunnen overgaan van een volwaardig vervoer van alvast lijnen 1 en 2 in Limburg. Voor lijn 3: laat ons hopen dat uw onderzoeken met betrekking tot het complexe project Noord-Zuid ook daar de nodige antwoorden zullen bieden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, zeker zij die lovende woorden uiten. Maar de trambus is nog niet aan het rijden, dus toch nog wat geduld.

Ik heb ook nog een aantal bijkomende vragen genoteerd. Mevrouw Robeyns, u had het over trambus-sneltram. We hebben dat natuurlijk goed nagevraagd. Een trambus kan ook rijden op een plaats waar de sneltram kan. Het verhaal van Hasselt Centrum tot aan Campus Diepenbeek dus, waar zeker snel werk gemaakt moet worden van hoogwaardig openbaar vervoer, want op dit ogenblik is het daar een mobiliteitskluwen tot en met. Die trambus kan rijden op de plaats van de sneltram,

maar als we alleen naar een sneltram kijken, is de ondergrond anders dan wanneer er ook een trambus moet kunnen rijden. Dat is eigenlijk het enige verschil, voor de rest kan dat zijn beloop gaan. Daar zijn dus niet te veel zorgen over te maken.

Gisteren is er een gemeenteraadszitting geweest in Maastricht en Maastricht wilde vooral van ons weten hoe het nu met lijn 1 zit. Daarom hebben wij hen dinsdag, nadat we alle nodige informatie nog eens opgevraagd hadden bij het Departement Mobiliteit en ook bij De Lijn, gezegd hoe de aanbesteding loopt, met datgene dat ik daarstraks al gezegd heb: de aanbesteding infrastructuur, de aanbesteding van het rollend materieel, respectievelijk drie en twee consortia die daar nu mee bezig zijn.

Ik kom dan eigenlijk al aan de vraag van de heer Danen. U vraagt wie wat gunt en onder welke formule. De Vlaamse Regering heeft de selectieleidraad al goedgekeurd in mei 2019, zowel voor de infrastructuur als voor het rollend materieel. We houden daaraan vast. De uitrol van die selectieleidraad heeft ertoe genoopt dat op de vergadering van de raad van bestuur van december 2019 en vervolgens ook op die van maart 2020 respectievelijk de consortia werden aangeduid, enerzijds op nieuw infrastructuur en anderzijds rollend materieel. Men gaat met die consortia natuurlijk verder in onderhandeling. Het is niet zo dat ze alle drie worden aangeduid. Finaal zal een van de drie of een van de twee overgaan tot het aanleggen van infrastructuur of leveren van tramtoestellen. Dat is het verdere verloop daarin. Dat zit allemaal bij Vervoermaatschappij De Lijn. Zij zullen dat verder regelen.

U vraagt naar de meerkost. Wie gaat een mogelijke meerkost in Hasselt betalen? Het verschil tussen het initiële tracé – de heer Vandeput kan dat nog beter uitleggen, hij had het over 120 centimeter – door de Heilig Hartwijk en het tracé over de kleine ring, is qua het leggen van rails en het innemen van oppervlakte erg klein. Op de kleine ring is het wellicht nog iets kleiner. Misschien komt er een bocht meer, dat weet ik nu nog niet, maar het is minimaal. Verder is in het regeerakkoord duidelijk opgenomen dat we opteren voor het kleineringstracé. We zullen dat bekijken. Natuurlijk vraagt De Lijn aan ons een engagement voor als er meer kosten komen. Het is logisch dat de Vlaamse overheid zich voor eventuele meerkosten garant stelt. Ik zie daar geen verschil in. Men kan natuurlijk bijkomende vragen gaan stellen; bijvoorbeeld als Lanaken straks zal zeggen dat het rondom heel Lanaken een trambus wil – ik wil niemand op ideeën brengen –, komt er een verschil. *(Opmerkingen)*

Als men bijkomende eisen gaat stellen die helemaal afwijken van het initiële tracé, is dat natuurlijk iets anders. Ik denk dat we niet zover moeten gaan.

Mijnheer Ceysens, u vraagt nog specifiek naar het volledige tracé. Ik kan – ook voor uw andere vraag – nog eens expliciet verwijzen naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 8 mei. We gelasten De Werkvennootschap om in samenspraak met de lokale besturen te voorzien in maximaal een eigen bedding voor het gekozen hoogwaardige openbaarvervoersysteem. Voor een maximale eigen bedding – dat ga ik wel zeggen – ga ik me nu niet engageren om dat overal te realiseren. Het kan soms wel zijn, zeker in een eerste fase. Voor mij is belangrijk dat die trambussen snel kunnen gaan rijden. Als er hier nog, door een omgevingsvergunning, een issue of wat dan ook van onduidelijkheid is, dan zal die daar misschien even niet op een vrije bedding rijden, totdat het issue rond de vrije bedding opgelost is. Het voordeel van een trambus is, ook al ligt de hele vrije bedding nog niet klaar, dat die bij wijze van spreken morgen al kan rijden – al is dat vrij snel, natuurlijk. Een sneltram kan maar van punt A naar punt B als alle rails er liggen. Dat is het grote verschil.

Ik ben blij te horen dat de technische werkgroep zeer veel vooruitgang boekt rond de uitvoeringsfase en de onduidelijkheid in Hasselt en dat men die timing haalbaar ziet.

Ik zal nog even zeggen wat in het besluit van de Vlaamse Regering staat. Alvorens de uitvoeringsfase aan te vatten, wordt De Werkvennootschap expliciet gelast om

voor het tracé tussen het station van Hasselt en Campus Diepenbeek, waar lijn 1 en 2 samen sporen, een voorstel uit te werken rekening houdend met de versnelde realisatie van een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding in Limburg en de implicatie van een tracé langs de kleine ring. De bedoeling is dat De Werkvennootschap en De Lijn snel gaan samenzitten – ze zitten al samen in de technische werkgroep –, om te kijken hoe ze over dat specifieke tracé zo snel mogelijk een consensus vinden over de realisatie.

Ik hoop dat we heel snel van start kunnen gaan met de studie die De Werkvennootschap heeft uitgeschreven.

Misschien moet we voorstellen, zoals ook gebeurt met Lantis en De Werkvennootschap inzake de R0, regelmatig opvolgingsvergaderingen te hebben met het studiebureau dat straks werk maakt van de uitrol van lijn 2, maar uiteraard is er ook wat lijn 1 betreft zeker het engagement dat we snel voortwerken, en hopelijk ook voor lijn 3.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord en de inspanningen die u doet. Ik ben ervan overtuigd dat u het oprecht goed meent met die dossiers. Ik denk dat het belangrijk is dat dat openbaar vervoer kwaliteitsvol, hoogfrequent en betrouwbaar is, dat het snel en efficiënt is. Collega Vandeput heeft dat ook gezegd. Die vrije bedding is dus belangrijk. Iedereen hier zegt het: dit dateert inderdaad al van 2003, 2004. We zijn daar al heel lang over bezig. Collega Vandeput, ik hoop dus dat die 120 centimeter in Hasselt ons ook niet eindeloos zal bezighouden.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, op mijn beurt dank ik u voor uw antwoord. Ik had u daarstraks heel even over 'volledige bedding' horen spreken, maar dat zal een verspreking zijn geweest. *(Opmerkingen)*

Er moet inderdaad zo snel en zo veel mogelijk vrije bedding worden gerealiseerd. Collega Danen, dan wordt een trambus echt wel meer dan een bus die vermomd is als tram. U vroeg zich af wat de mensen die die plannen hebben gemaakt, zouden vinden van wat er vandaag van is geworden. Ik ben het niet eens met dat toontje dat u hanteert. Plannen maken is één zaak. Dat is dikwijls veel gemakkelijker dan ze uiteindelijk realiseren, en we moeten bekijken hoe we dat op de best mogelijke manier kunnen doen. Ik heb destijds die trambus ook al ooit voorgesteld voor lijn 1, precies omdat men dan voor sommige stukken al vooruit zou kunnen gaan en per vrije bedding die men realiseert, winst zou kunnen maken. We hadden die lightrail daar, met die ambitie qua snelheid. Het moet onze ambitie blijven om met diezelfde snelheid reizigers van punt A naar punt B te vervoeren. Ik denk dat die reiziger vooral bekommerd zal zijn over de snelheid waarmee hij van punt A naar punt B kan. Of dat voertuig dan uiteindelijk over een spoor of op wielen rijdt, of bij wijze van spreken over een kussen zweeft, ik denk dat vooral comfortabel, snel en efficiënt reizen in dezen een absolute must is.

Minister, ik ben dus blij dat de ambitie voor lijn 1 blijft om in 2024 te rijden. Ik denk dat we vandaag al snel een stap vooruit kunnen zetten voor het opstarten van Spartacuslijn 2, met die trambussen. Wat ons betreft: zo rap mogelijk.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, het ideale is de vijand van het goede. Men kan inderdaad met principes blijven uitpakken en de theoloog uithangen. Ik denk dat mensen ons eigenlijk vooral afrekenen op wat we doen. Ik denk dat u met de

keuze voor De Werkvennootschap een belangrijk signaal geeft. U brengt opnieuw beweging in het dossier van lijn 2 Hasselt-Maasmechelen, dat vastzat. Ik vind dat ook indirect een belangrijk signaal aan De Lijn, dat ze daar ook niet bij de pakken moeten blijven zitten en ook niet de theoloog moeten uithangen, maar opnieuw beweging moeten brengen in dat dossier van lijn 1. Ook daar gaan we die openbaarvervoermaatschappij op een zeker ogenblik op afrekenen. Ze hebben daarvoor mankracht gekregen. Ze hebben daar budgetten voor. Er is ook het regeerakkoord. Van de uitrol van die lijn 1 moet nu dus ook verder werk worden gemaakt, conform de wettelijke procedures.

Minister, ten slotte, ik hoef u dat niet te zeggen, maar zal het toch uitspreken: blijf inderdaad ook verder investeren in goede relaties met de Nederlanders, want in dezen zijn zij ook onze bondgenoot.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de door telraam.net vastgestelde toename van fietsers ten gevolge van de coronacrisis – 2294 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Minister, telraam.net, dat met behulp van sensoren en camera's op honderden plaatsen in Vlaanderen op gewest- en lokale wegen het aantal auto's, vrachtwagens, fietsers en voetgangers telt, toonde aan dat tijdens de lockdown mensen minder vaak met de auto reden maar in volle coronacrisis – pakweg tussen midden maart en eind april – wel even vaak de fiets bleven gebruiken. Ook mobiliteitsfederatie TRAXIO vermoedt dat tijdens de coronacrisis veel weggebruikers over hun dagelijkse verplaatsingen zijn gaan nadenken en na corona zullen willen overstappen op de fiets. Men leidt dat onder andere af uit de stormloop op de fietswinkels sinds de heropening en men vermoedt dat het advies van de overheid om het openbaar vervoer zoveel mogelijk te vermijden en je met eigen middelen te verplaatsen ook een belangrijke rol speelt in het meer fietsen. Bovendien zouden veel Vlamingen door de reisbeperkingen deze zomer een fietsvakantie in eigen land overwegen.

Minister, welke voorbereidingen treft de Vlaamse overheid vanuit mobiliteitsoogpunt om fietsvakanties in eigen land te stimuleren en te faciliteren?

Wordt vanuit de Vlaamse overheid op korte termijn gemeten hoe deze toestroom aan fietsers de drukte op de fietspaden beïnvloedt?

Beschikt de Vlaamse overheid over een lijst met fietspaden waarvan de capaciteit nu reeds verzadigd is? Zo ja, graag dit overzicht per provincie.

Plant u bijkomende inspanningen om de capaciteit van fietspaden te verhogen?

Naast fietsinfrastructuur is fietscomfort zeker even belangrijk. Voorziet u ook zaken die het fietscomfort doen toenemen, zoals publieke fietspompen, fietsbeugels aan verkeerslichten, en andere? Zo ja, waarin voorziet u en hoeveel?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wij stimuleren graag fietsvakanties in eigen land. Dat is goed voor onze eigen economie. Maar dat gebeurt natuurlijk niet vanuit mobiliteitsoogpunt. Wij vinden het alleszins heel belangrijk dat de recreatieve fietsers zich veilig en comfortabel op Vlaamse wegen kunnen verplaatsen.

Gisteren hadden we het Fietsrapport dat door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) werd gelanceerd. We zien daarin dat er nog wel wat kan worden bijgebeend, maar gemiddeld was toch voor heel Vlaanderen ongeveer 61 procent tevreden.

Velen maken gebruik van het fietsknooppuntennetwerk, dat zich over heel Vlaanderen uitstrekt en dat drukke en minder veilige trajecten vermijdt. Met de aanleg van fietsnelwegen en het fietsvriendelijk maken van jaagpaden zijn er de laatste jaren veel aantrekkelijke fietsverbindingen bij gekomen en er staan nog heel wat projecten op stapel. Zo kan ik u al meegeven dat wij een paar weken geleden ons investeringsplan 2020 hebben goedgekeurd. Wij hebben specifiek voor fietsinfrastructuur in een bedrag van 180 miljoen euro voorzien voor 2020. Dat is om en bij een dikke 35 miljoen euro meer dan in 2019.

Sinds de zomer van 2019 voert het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) op vijftien locaties in Vlaanderen continu fietstellingen uit. Op deze locaties worden fietsers in beide richtingen geteld met behulp van inductielussen in het fietspad. De locaties kunnen op de website van het AWV gevonden worden: <https://wegen-enverkeer.be/wegen/fietsinfrastructuur/fietstelpunten>.

Op basis van de teldata kunnen we een duidelijke groei in het aantal fietsers vaststellen vanaf april 2020. Op basis van deze verhoogde aantallen kan geen uitspraak gedaan worden over het motief van de verplaatsingen per fiets.

Opmerkelijk is dat er geen ochtendpiek gedetecteerd wordt en dat er een brede namiddag- of avondpiek is. Dat duidt erop dat het verhoogde aantal fietsverplaatsingen waarschijnlijk vooral recreatieve fietsers betrof. Er werd dan ook vooral ingezet op thuiswerk, waardoor het aantal woon-werkverplaatsingen een stuk lager lag. Sowieso willen we al het mogelijke doen om ook inzake woon-werkverkeer volop de kaart van duurzame vervoersmodi te trekken.

Op basis van het huidige cijfermateriaal kan nog niet worden vastgesteld dat autoverplaatsingen massaal vervangen zouden worden door fietsverplaatsingen in het woon-werkverkeer. Dat is niet af te leiden uit deze cijfers, noch uit de cijfers van Telraam.

AWV blijft de fietsers tellen en de cijfers monitoren op die vijftien locaties. We hopen dat in de toekomst nog meer te kunnen doen.

Op dit ogenblik hebben wij geen gegevens over fietspaden waar de capaciteit nu reeds verzadigd is. Wij hebben geen data over capaciteitsproblemen op fietspaden, maar dit is zeker een aandachtspunt. Met de lancering van de toolbox duurzame mobiliteit doen wij alleszins een oproep aan de lokale besturen om de situatie op het terrein op te volgen en op plaatsen waar dit nodig is, de publieke ruimte zodanig in te richten dat er meer ruimte is voor fietsers en uiteraard ook voor andere duurzame vervoersmodi, zoals steps maar ook de voetgangers.

U vraagt naar bijkomende inspanningen om de capaciteit van fietspaden te verhogen. Op 14 mei lanceerden wij een grootschalige fietscampagne. Die hebt u waarschijnlijk al gezien langs de Vlaamse wegen en autosnelwegen. Langs de autosnelwegen roepen wij op om de fiets te nemen voor de volgende verplaatsingen; langs de gewestwegen is er de boodschap 'Goed bezig'. We hebben die grootschalige fietscampagne opgestart in samenspraak met Fietsberaad, de VSV en de voetgangersbeweging. Samen met hen en met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken hebben we een toolbox samengesteld die de lokale besturen volop informeert over wat de mogelijkheden zijn. Ik weet niet hoeveel mensen de uitgebreide webinar van de VSV vanmorgen hebben gevolgd. Daarin informeren we de lokale overheden over wat nodig is om bijvoorbeeld een fietsstraat in te voeren, om schoolomgevingen grondiger aan te pakken, over hoe ze fiets- en wandelpaden kunnen verbreden, vakantiestraten inrichten, de socialdistancingmaatregelen zoveel mogelijk kunnen

respecteren, over extra fietsenstallingen en dergelijke meer. Anderzijds zijn er ook mogelijkheden om een aantal snelle en misschien tijdelijke infrastructuurwerken te laten uitvoeren, die wij op de gemeentewegen voor 50 procent subsidiëren en op de gewestwegen volledig ten laste willen nemen als het gaat over bijvoorbeeld bredere opstelplaatsen voor wachttijden aan zebrapaden of over extra fietsinfrastructuur. Als dat met behulp van verfwerken of andere weginfrastructuur kan worden uitgevoerd, kan men een beroep doen op dat recent gelanceerd subsidiereglement.

Wat betreft uw vraag over bijkomend fietscomfort kan ik u zeggen dat de maatregelen die in de toolbox worden voorgesteld voornamelijk gericht zijn op tijdelijke of duurzame maatregelen naar aanleiding van een corona-exitstrategie en zich vooral richten op het creëren van meer ruimte voor de fietsers en voetgangers. Indien een gemeente de oproep voor subsidies wil aangrijpen voor een aantal comfortmaatregelen voor fietsers, dan zullen die, mits een goede motivatie, met de nodige soepelheid behandeld worden.

Wat de gewestwegen betreft, is het zo dat AWV zelf niet in fietspompen of fietsbeugels investeert. Als steden en gemeenten die willen installeren op het gewestdomein, kunnen ze uiteraard een aanvraag indienen bij AWV om te kijken of dat kan en aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Wat het meer fietsen en de fietsvakanties betreft, verwijst u meteen naar het bedrag van 118 miljoen euro in het investeringsplan. Dat zijn de cijfers, maar velen, waaronder ikzelf, kijken na of er meer kilometers fietspaden komen. We hebben de laatste cijfers opgevraagd en ik denk dat u die cijfers niet graag gaf, omdat het aantal bijkomende kilometers fietspad bedroevend laag is.

U meet op vijftien locaties. Ik vind dat persoonlijk zeer weinig voor een fietsstreek als Vlaanderen. Het is al goed dat we gegevens hebben, want meten is weten, maar ik kan enkel hopen dat er veel actie zal volgen op de vraag of de fietspaden het aantal fietsers aankunnen, maar ook op de vraag of ze niet beter verschuiven en dergelijke.

Mijn vierde vraag was wat u zult doen om de capaciteit van de fietspaden te verhogen. Met capaciteit bedoel ik natuurlijk dat u ervoor moet zorgen dat er meer volk onder betere, veilige omstandigheden op die fietspaden kan fietsen. U verwijst naar de fietscampagnes, maar het is niet omdat er een campagne is dat ik comfortabeler kan fietsen, al zeker niet zo op de tweerichtingsfietspaden. Die campagnes zijn goed en ik ondersteun ze, want ze zijn nodig.

De toolbox voor lokale gemeenten is ook een goede zaak, maar u moet wel opletten. Ik heb het vaak over gewestwegen gehad, maar u hebt bijna elke vraag beëindigd met de bal naar de lokale besturen door te spelen. Het is altijd hetzelfde. Als de schepen van Mobiliteit in die steden graag en veel fietst en het fietsen belangrijk vindt, scoort hij goed. Ik verwijs naar Kortrijk. Ik ken die man persoonlijk. Hij heeft een goed rapport, maar hij zit zelf hele dagen op zijn fiets. Ik zie dat in andere steden. Ik zal geen steden noemen, maar als de beleidmakers daar zelf niet meer fietsen, schuift dat fietsbeleid een paar treden naar onderen. Dat is nu eenmaal zo. Als de schepen van Sport zelf sport, is dat soms een beetje beter, want hij weet waarover hij het heeft.

Ik vind het een beetje gevaarlijk dat u alles telkens naar de lokale besturen doorstuurt. Ik zie dat in mijn eigen stad. Vaak gaat het stadsbestuur voor enorme projecten en worden de kleine, leuke zaken vergeten. Als we naar Kopenhagen kijken, zien we daar een hele fiets sfeer. Iedereen kan ermee lachen, maar dan heb ik het over die fietspompen, die fietsbeugels en die verkeerslichten op ooghoogte

van de fietsers. Dat zijn kleine, leuke zaken die er mee voor helpen zorgen dat mensen graag en meer fietsen. We kunnen hopen dat de lokale besturen het doen, maar ik ben ooit met fietspompen begonnen. Ik ben een jaar uitgelachen, maar nu kunnen de mensen daar al wat inkomen. We kunnen wachten tot de lokale besturen het doen, maar ik denk dat u veel meer kunt sturen en richtlijnen geven. U kunt het AWV naar die gewestwegen laten kijken. Waarom zou een lokaal bestuur vragen om op een gewestweg een fietspomp te plaatsen?

Minister, als ik u zou zijn, zou ik dat anders aanpakken en een beetje meer sturen. Ik kan enkel hopen dat u goed blijft meten en dat we na een aantal jaren zien of het fietscomfort al dan niet vooruitgaat.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, ik ben een schepen die graag eet. Er zijn dan ook veel goede restaurants in Dendermonde. Alle gekheid op een stokje, hier is gezegd dat een schepen een goede schepen is als hij graag fietst, want dan is de mobiliteit in orde. Dat heeft natuurlijk te maken met investeringen. Indien een gemeente gemeentewegen heeft waar geen fietspaden liggen of waar fietspaden niet mogelijk zijn, dan gaat het om de gewestwegen en is die gemeente gewoon afhankelijk van de investeringen die zijn gebeurd. Zo is dat. Ik heb daar gisteren nog het woord over genomen.

Minister, u moet uiteraard de capaciteit op de fietspaden monitoren, maar we moeten nu het werk voortzetten dat is voorzien. Voor mij is het essentieel dat de gevaarlijke punten eruit gaan en dat scholieren op die kruispunten veilig kunnen oversteken. Dat zijn de eerste punten waarop ik me verder zou toespitsen. Het werk op dat vlak verder uitrollen, is voor mij essentieel.

Ik ga er inderdaad mee akkoord dat je monitort, maar we mogen niet beginnen – en daar vrees ik een beetje voor – plots alles anders te gaan doen door de coronacrisis. Daar ben ik niet voor. Ik houd niet van improvisatiepolitiek. Wat er is voorzien zijn investeringen, en die moeten worden uitgevoerd. Die zijn al lopende vanuit de vorige regering en dus moeten die worden doorgetrokken.

Wat mij vooral interesseert is het garanderen van de veiligheid. Het moet inderdaad veiliger. Maar daarvoor zijn we ook een stuk afhankelijk van de gemeente en van het gewest. Ik zou daar dus in blijven verderdoen. Ik zie ook in Vlaanderen dat er een tendens is naar meer fietspompen, fietsbeugels en dergelijke. Het is overal wel bezig, alleen gaat het wel een beetje traag. We zitten soms ook voor een stuk met onteigeningen en plannen die moeten worden gemaakt. Ik hoop dat we daar de snelheid kunnen aanhouden, ondanks corona. Dat wilde ik even toevoegen. Ik dank u.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, laat me eerst toch eens duidelijk zeggen dat de coronacrisis heel veel nadelen heeft, vooral op economisch en menselijk vlak. Maar als we er toch een voordeel kunnen uithalen, dan is dat wel het fietsbeleid, het fietsen op zich. Meer en meer mensen kopen een fiets en meer en meer mensen gaan ook gebruikmaken van de fiets.

Nu, als we echt naar een mental shift willen gaan, de modal shift waar we in deze commissie ook al heel veel over hebben gebabbeld en gediscussieerd, dan is dit nu echt het moment. Ik denk dat we deze opportuniteit met beide handen moeten grijpen om maximaal in te zetten op de fiets. En dat doet u ook. U hebt dat onder andere gedaan met uw laatste grote mediacampagne: 'Blijven fietsen allemaal'. U hebt er ook naar verwezen. Er zijn verschillende slogans die langs de gewestwegen te zien zijn.

U hebt ook heel veel bijkomende middelen vrijgemaakt voor de lokale besturen. Er is ook onder andere die toolbox. Ik denk dat het ook wel goed is om daar maximaal op in te zetten, omdat we de mensen vooral voor die kleine verplaatsingen, voor woon-werk- of woon-schoolverkeer, zoveel mogelijk moeten aanraden om de fiets te nemen, zeker voor die kortere afstanden.

Minister, hebt u al enig zicht op al die genomen acties – de mediacampagne, de toolbox? Hebt u enig zicht op wat dat op het terrein heeft teweeggebracht? Hebt u bijvoorbeeld zicht op hoeveel lokale besturen er al hebben ingelogd of gebruik hebben gemaakt van die toolbox? Ik denk dat het ook wel een interessant gegeven zou zijn om te weten welke gemeenten en welke vragen er hier met die toolbox aan bod komen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik ga beginnen met mevrouw Fournier als laatste spreker. Het klopt wat u zegt. Als er al een voordeel is, dan is het dat steeds meer mensen de fiets gebruiken. Daarnaast zijn er minder files en heeft iedereen van het tele- of thuiswerken geproefd. En dat is sowieso belangrijk inzake onze mobiliteit en die modal shift. Als er al voordelen zijn, zijn dat de enige drie pluspunten die we uit deze crisis kunnen halen. Daar volg ik u volledig in.

U vraagt of we nu al een duidelijk zicht hebben op wat die campagne en zeker ook die toolbox met zich heeft meegebracht. Dat hebben we nog niet, maar we hebben wel al diverse reacties gekregen. Er kwamen zelfs reacties van lokale besturen die al een aantal initiatieven hadden genomen, en vroegen of ze dat mochten indienen. Het is op zich natuurlijk te begrijpen dat ze dat willen doen.

We hebben het snel moeten uitrollen en ze kunnen indienen tot 15 juni, dacht ik. Het staat alleszins duidelijk op de website. Maar ik denk dat we pas na 15 juni of zelfs iets later de evaluatie zullen kunnen maken of lokale besturen er al dan niet gebruik van maken. Ze kunnen het alleszins, en ik denk dat de webinar van de VSV vanmorgen toch zeer interessant was. Daar werd aan de lokale besturen enerzijds nog eens de toolbox uitgelegd, en anderzijds ook tal van goedepraktijkvoorbeelden. Daar kunnen de lokale besturen alleen maar uit putten. Dat wilde ik al meegeven.

Mevrouw Lambrecht, ik volg u niet helemaal in een aantal kritieken die u hebt gegeven. U zegt dat het voor u niet gaat om de bedragen maar om de extra kilometers fietspaden. Ik wil wat dat betreft mijnheer Meremans al danken voor zijn tussenkomst, maar voor ons gaat het om meer dan alleen maar die kilometers fietspaden. Voor ons gaat het over de veiligheid. Wij voorzien in de aanleg van fietstunnels en fietsbruggen, met andere woorden veilige oversteekplaatsen. Maar we voorzien ook in conflictvrije kruispunten, het verbreden van bestaande fietspaden of de heraanleg van fietspaden die vandaag in minder goede toestand zijn.

We doen dus meer dan alleen maar die extra kilometers. Als u mij alleen maar wilt afrekenen op de hoeveelheid extra kilometers aan fietsinfrastructuur, dan zeg ik dat het voor mij vooral van belang is dat we veilig kunnen fietsen op toegankelijke en goed berijdbare fietspaden die breed genoeg zijn en massaal gebruikt kunnen worden. Daar zit natuurlijk ook een extra aantal kilometers in, maar het is meer dan dat, zoals de heer Meremans ook al zei.

U vraagt ook naar meerdere locaties waar er geteld kan worden. Ook daar gaat het over meer recent aangelegde fietspaden en vooral fietssnelwegen, omdat daar inductielussen in aangebracht kunnen worden. Die zijn juist nodig om een telling te kunnen doen.

U zegt dat ik continu de bal doorspeel naar de lokale besturen inzake het comfortabeler maken van fietspaden. Ik wil de bal niet doorspelen naar de lokale

besturen, maar u weet dat lokale besturen uiteraard heel wat fietspaden en fiets-snelwegen in eigen beheer hebben. U zegt dat wij de lokale besturen moeten sturen. Neen, ik wil ze vooral faciliteren, informeren en subsidiëren. Ik denk dat dat beter is dan te betuttelen of te sturen. Daar pas ik voor.

Ik denk dat heel wat lokale besturen, ongeacht het feit of ze al dan niet een sportieve schepen van Mobiliteit hebben, kiezen voor een fietsvriendelijke gemeente. Ik denk niet dat dat afhangt van de sportiviteit van deze of gene schepen. Ik denk dat ze allemaal die kaart trekken. We krijgen ook meer dan eens uiteenzettingen over de herinrichting van publieke ruimtes en velen volgen dat op. Ik wil dus geen betutteling of sturing, maar informeren, faciliteren en subsidiëren. Dat doen we dan ook.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, veel van wat u zei, klonk mij als muziek in de oren.

Zoals u het tijdens de eerste vraag ook niet fijn vond dat men u wou framen, vind ik het ook niet fijn dat ik geframed word als iemand die zegt dat een stad maar een goed fietsbeleid kan hebben als die een sportieve schepen heeft. Ik heb gezegd dat het wel een voordeel is, zoals in Kortrijk, als je zelf op de fiets zit. Als je als mama 's morgens twee kinderen op de fiets naar de schoolpoort moet brengen, dan ondervind je zelf hoe het is. Ik vind dat altijd beter op elk domein. Dat sluit niet uit dat iemand die nooit op een fiets zit, toch een zeer goed fietsbeleid kan uitwerken.

Ik vraag uiteraard meer kilometers fietspaden. Ik vind het fantastisch als u zegt dat ik na het fietspad op een fietsbrug zal kunnen en mijn traject via een fietstunnel zal kunnen verderzetten. Uiteraard zijn het veel dingen bij elkaar, maar ik zie nog altijd in heel veel steden en gemeenten dat ze er met een beetje schilderwerk op de grond – levensgevaarlijk – ineens comfortabele, nieuwe, verkeersveilige fietspaden bij hebben. Dat is zeker geen steen naar u, want u bent pas gestart. U kunt niet recht trekken wat in twintig jaar niet overal is gebeurd, maar de mental shift moet er komen. Zoals mevrouw Fournier zei: 'the time is now'. We mogen hopen dat dit zo is. Het komt nu uit alle hoeken dat je moet fietsen. We hopen dat we daardoor geld voor uw beleid kunnen krijgen om veilige fietstrajecten te maken.

Ik denk dat wij meestal hetzelfde zeggen. Als iemand flagrant niet genoeg doet voor een veilig verkeersbeleid, dan denk ik dat u ook zin hebt om u daarmee te moeien, maar we mogen dat niet altijd.

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 de middelen voor de uitrol van vervoer op maat
– 2104 (2019-2020)**

**VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voortgang van de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid
– 2288 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Collega's, het doet deugd om hier nog eens fysiek aanwezig te zijn in deze commissiezaal op goede stoelen, van Izegemse makelij trouwens. Dat wou ik toch even meegeven. (*Gelach*)

Ik zal proberen om het zeer kort te houden, omdat we al zeer ver gevorderd zijn in ons tijdsbestek. Ik zal het met West-Vlaamse bondigheid proberen af te werken.

Minister, mijn vraag gaat over de middelen voor de uitrol van vervoer op maat. U weet dat er een groeipad in de regering is afgesproken. Op het einde van 2024, na de steile groeicurve, zullen we 31 miljoen euro extra uit de Vlaamse begrotingsmiddelen kunnen toekennen aan de vervoersregio's om het vervoer op maat concreet vorm te geven. Alleen blijven we in elke vervoersregio op onze honger zitten inzake de omvang van die middelen van de Vlaamse Regering. De regionale vervoersplannen komen overal in een eindfase. Het is belangrijk om te kunnen inschatten wat het ambitieniveau mag zijn, moet zijn, van de vervoersregio's.

Minister, kunt u reeds aangeven volgens welke criteria deze extra middelen verdeeld zullen worden over de verschillende vervoersregio's? Indien niet, wanneer zal dit wel het geval zijn?

Kunt u aangeven hoe deze criteria tot stand zijn gekomen?

Kunt u eventueel al aangeven welk bedrag er naar welke vervoersregio zal komen? Ik ga ervan uit dat daar vandaag nog geen antwoord op komt.

Kunt u een indicatieve timing geven van het verdere proces?

Zullen er specifieke extra voorwaarden gekoppeld worden aan deze middelen? Of vergroot dat de pot middelen waar een vervoersregio een beroep op kan doen?

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, eind 2019 kondigde u aan dat de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid minstens een jaar vertraging had opgelopen en dat de nieuwe datum eind 2021 was. Ondertussen zijn we een paar maanden verder en zijn we ook een wereldwijde pandemie verder. Wat we horen over die openbaarvervoersplannen is redelijk onrustwekkend. In Antwerpen worden heel wat populaire lijnen geschrapt. In Gent zouden heel wat haltes verdwijnen. In Sint-Niklaas is er een regelrechte kaalslag: een aantal wijken gaan gewoon in het geheel niet meer bediend worden door de bussen van het stadsnet. U zult begrijpen dat dat mij niet bijzonder geruststelt.

Ik heb enkele vragen om zicht te krijgen op de meest recente ontwikkelingen over de uitrol van de basisbereikbaarheid.

Hoe ver staat het met de opmaak van de openbaarvervoersplannen? Is de gunningsprocedure voor het aanduiden van studiebureaus overal afgerond? In welk stadium bevindt elk van de plannen zich? Zal de vooropgestelde timing gehaald worden?

Hoe ver staat het met de gunningen voor de oprichting van de geplande mobiliteitscentrale?

Wordt de opmaak van de openbaarvervoersplannen gemonitord op gewestelijk niveau? Dat is belangrijk om een globaal beeld te hebben van wat er overal gebeurt in de verschillende vervoersregio's.

Kunt u een globaal beeld geven van de veranderingen die momenteel voorliggen – ik weet dat ze nog niet beslist zijn – op het vlak van afgelegde kilometers, bediende haltes, belbussen, verwachte reizigersaantallen, kostenbesparingen en dergelijke meer?

Verwacht u, zoals gesteld werd in de commissie, dat de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid afgerond zal worden eind 2021?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, betreffende uw vraag over het vervoer op maat moet ik u helaas vertellen dat er nog geen witte rook is en dat ik de details dus nog niet kan vrijgeven. We zijn er volop mee bezig. We onderzoeken de verschillende verdelingsmechanismen. We focussen daarbij op basisbereikbaarheid, niet op basismobiliteit zoals in het verleden.

Het is niet de bedoeling – alleszins niet de mijne – bijkomende voorwaarden te koppelen aan de middelen die straks verdeeld worden. De 34 miljoen euro zijn verdeeld op basis van het historisch criterium. De 31 miljoen euro hoop ik zo snel mogelijk te kunnen verdelen. Ik weet dat er inderdaad wel vraag naar is bij de vervoerregioraden en zeker bij de lokale besturen. Ik hoop daar alleszins zo snel mogelijk duidelijkheid over te kunnen geven.

Mijnheer D'Haese, dan was er uw vraag over de openbaarvervoersplannen en of we de timing kunnen halen. U weet dat alle vervoerregioraden op dit ogenblik bezig zijn met alle openbaarvervoersplannen. Op dit ogenblik zijn vier van de vijftien vrijwel rond, met name de vervoersregio's Vlaamse Rand, Gent, Westhoek en Roeselare. Zij hebben hun ontwerp van openbaarvervoersplan afgeklopt. U weet ook dat het de bedoeling is dat de vervoerregioraden hun openbaarvervoersplannen klaar hebben tegen de zomer. Zodra dat klaar is, kan De Lijn beginnen met doorrekenen.

U zegt dat u onrustwekkende verhalen hebt gehoord en dat wat er allemaal bezig is voor sommigen een kaakslag is. Ik heb dat niet op die manier opgevangen. Ik neem aan dat, als er problemen zijn in de vervoerregioraden, we dat wel te horen krijgen. Alleszins, ik hoop dat de timing nog altijd haalbaar is. U weet dat wij in het verleden onmiddellijk uitstel hebben verleend omdat er vertraging was in de gunningsprocedure van het studie bureau. Als ik het echter her en der zo hoor, dan denk ik dat de timing zoals die nu voorligt, haalbaar is, en dat we dan zo snel mogelijk verder kunnen.

Ik heb alleszins gehoord dat er ondanks de coronacrisis toch heel wat inspraakvergaderingen hebben plaatsgevonden. Opnieuw, er zijn dus geen signalen dat er op dit ogenblik aan de alarmbel moet worden getrokken.

Wat de mobiliteitscentrale betreft, hebt u wellicht gezien dat de procedure volop loopt. U zult dan ook wellicht weten dat de procedure op 20 maart van dit jaar publiekelijk startte met de publicatie van 'Mededingingsprocedure met onderhandeling selectieleidraad voor het inrichten en uitbaten van de in het decreet basisbereikbaarheid kaderende mobiliteitscentrale'. De inschrijvingsperiode liep tot en met 15 mei 2020. Er zijn vier inschrijvingen gekomen. Die worden nu verder beoordeeld, om te bekijken wie straks in de running blijft om te kunnen participeren in de mogelijke gunningsprocedure.

U vroeg of men op gewestelijk niveau nu al de openbaarvervoersplannen monitort en wat de veranderingen zijn. U zult begrijpen dat we die openbaarvervoersplannen van de vijftien vervoerregioraden allemaal moeten hebben. Dan begint het werk voor De Lijn om dat allemaal door te rekenen en uit te pluizen. Het is dus de bedoeling dat die plannen tegen de zomer van 2020 klaar zijn. Dan heeft De Lijn het hele jaar 2021 om een en ander verder te kunnen uitrollen, zodat tegen december 2021 kan worden gestart met de nieuwe vervoersplannen.

Ik ga er alleszins van uit dat die timing van eind 2021 haalbaar is. Ik hoop dat alleszins, maar ik heb natuurlijk geen glazen bol. Ik weet sowieso niet of er nog ergens een kink in de kabel komt, maar ik ga er op dit ogenblik in elk geval van uit dat die haalbaar is. Ik heb geen tegenovergestelde berichten dienaangaande.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord. Het was weinig verrassend, maar goed, geen probleem. Ik hoop dat er zo snel mogelijk duidelijkheid wordt gebracht, want ik denk dat elke vervoersregio daarop zit te wachten.

Ik heb één bijkomende vraag. Als we de middelen toebedelen, dan gaat dat over vervoer op maat, maar gaat men dat libelleren? Gaat men dat echt specifiek toewijzen aan vervoer op maat? Of wordt dat het vergroten van de middelen van de vervoersregio in het algemeen, en kan de vervoersregio nog kiezen of ze versterkingen doet aan het aanvullend net of het kernnet in plaats van het vervoer op maat?

Ik heb nog een kleine suggestie. We hebben vanuit de vervoersregio een brief aan u gestuurd met een aantal suggesties en vragen. Een daarvan was om de vervoersregio niet Roeselare te noemen, maar wel Midwest. Dat ligt gevoelig bij de niet-Roeselaarse gemeenten. Misschien kunt u daar aandacht aan besteden.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, het verbaast mij een beetje dat u niets hebt opgevangen van de beroering over de plannen die uitlekken. Ik heb niet van een kaakslag gesproken, maar van een kaalslag. Dat is één letter, maar een wereld van verschil – maar geen probleem! De lokale pers, in zowel Antwerpen, Gent als Sint-Niklaas, heeft daar vol van gestaan. De mensen hebben daar bijzonder veel bezorgdheden over geuit. Het verbaast mij dus een klein beetje dat u dat niet hebt gezien.

Ik vroeg u of de opmaak van die plannen wordt gemonitord. U zegt dat we moeten wachten tot de plannen af zijn, vooraleer we ze krijgen. Dat was niet echt mijn vraag. Wij dreigen in de situatie terecht te komen dat alle verschillende vervoersregio's hun plannen maken en dat die dan naar De Lijn gestuurd worden, maar er ontbreekt een helikopterperspectief vanuit het gewest over wat er nu in het algemeen gaat gebeuren. Het ontbreekt ook aan een moment waarop vanuit het Vlaams Parlement democratische controle mogelijk is. Wij voorzien nog altijd in de middelen daarvoor, geloof ik. Wordt die opmaak gemonitord, of ligt dat helemaal in de handen van de vervoersregio's en wachten we af wat er uit de bus komt?

Er zijn al vier van die plannen afgeklopt, heb ik gehoord. Hebt u er zicht op wat daar verandert op het vlak van de zaken waarover ik het in mijn vraag heb: afgelegde kilometers, bediende haltes, belbussen, verwachte reizigersaantallen, kostenbesparingen en dergelijke meer?

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Voor wat betreft de bezorgdheid van collega D'Haese: het was natuurlijk het uitgangspunt dat de gemeenten over het aanvullend net meer zeggingskracht gingen krijgen dan ze in het verleden hadden. Dat is het hele uitgangspunt van basisbereikbaarheid. Ik heb aan den lijve ondervonden dat De Lijn in de vervoersregio als een kloek waakt over het grotere en bovenlokale geheel. Op dat vlak zijn er dus weinig problemen te verwachten.

Minister, ik wil namens mijn fractie nog eens heel uitdrukkelijk pleiten voor vervoer op maat. We zijn destijds uitgegaan van het principe van basisbereikbaarheid. Dat is het treinnet, het kernnet en het aanvullend net. Daaronder zetten we vervoer op maat, precies omdat we willen vermijden wat we vandaag hebben: dat onze bus van het ene hoekje naar het andere hobbelt en daar nog ergens een omweg maakt, terwijl ginds nog ergens een gemeentebestuur een halte wil omdat er enkele mensen op de bus willen. Wij gaan naar snelle en efficiënte vervoerslijnen

op treynet, kernnet en aanvullend net, en wij zorgen er met het vervoer op maat voor dat de mensen op dat aanvullend net of kernnet raken. Dan gaat het over de perifere gebieden, waar er geen kernnet of aanvullend net is. Nu is ingezet op vervoer op maat. Ik pleit er dan ook voor dat dat onlosmakelijk verbonden zal zijn met de perifere gebieden, waar dat vervoer op maat nodig is, anders zijn die gemeenten allemaal heel zwaar 'gejost'. Ik ga ervan uit dat de middelen voor het vervoer op maat ook effectief voor vervoer op maat worden ingezet. Anders is er inderdaad een kat in een zak verkocht aan al die plattelandsbesturen die meegaan in dit verhaal, goed wetende dat er een vervoer op maat wordt georganiseerd om efficiëntiewinsten te kunnen maken en om de reizigers naar het aanvullend net en het kernnet te brengen. Dat moet heel duidelijk naar die gebieden gaan, anders klopt ons basisprincipe waarvan we vertrokken zijn langs geen kanten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, op de website van De Lijn kan men lezen dat de huidige budgetten voor het aanvullend net en vervoer op maat per vervoersregio zijn gesplitst op basis van objectieve factoren zoals de voertuigkilometers, de werkuren en de onderliggende kosten. Dat model werd gevalideerd door de specialisten van PricewaterhouseCoopers (PwC). Ik ga ervan uit dat u van dat model zult afstappen, omdat er toch nog geen duidelijkheid is over de criteria die u zult hanteren om die budgetten te verdelen, onder ander voor dat vervoer op maat.

Met betrekking tot dat vervoer op maat wil ik nog wel eens terugkeren op mijn vraag die ik een maand of twee geleden stelde in de plenaire vergadering. Het ging toen over de mobipunten, maar het ging er ook over dat de vervoersregio's en vooral de gemeenten vol ongeduld zitten te wachten op de budgetten voor dat vervoer op maat. Het is afhankelijk van die budgetten dat de gemeenten hun noden al dan niet zullen kunnen lenigen. We moeten toegeven dat het geduld van de gemeenten toch wel danig op de proef wordt gesteld.

Het is jammer dat we in deze commissie al herhaaldelijk naar meer nieuws hebben moeten vragen. Dat is er nog altijd niet; er is nog altijd geen duidelijkheid en de officiële aftrap van de vervoersregio's komt steeds dichterbij.

Minister, tijdens de plenaire zitting van 11 maart kondigde u aan dat u de gemeenten had gevraagd hoe zij de werking van de vervoersregio's en de opstelling van de vervoersplannen ervaren. Hebt u daar al resultaten van, en zo ja, kunnen we daar dan wat meer duidelijkheid over krijgen?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik wil me graag aansluiten bij de vraagstellers. De vervoersregio's leggen momenteel de laatste hand aan de vervoersplannen. Cruciaal daarbij is het vervoer op maat. Het is een beetje onbegrijpelijk dat er nog altijd geen duidelijkheid is over de concrete budgetten waar die vervoersregio's over kunnen beschikken voor de invulling van het vervoer op maat. Ik wil u vragen om daar op zeer korte termijn duidelijkheid over te geven en ook over de financiering van de mobiele punten. Want ook daar is tot op vandaag nog steeds geen duidelijkheid over en dat is toch een heel belangrijk onderdeel in de realisatie van dat vervoer op maat.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De geschiedenis heeft haar rechten. We hebben op een zeker ogenblik het concept basismobiliteit losgelaten en vervangen door het concept basisbereikbaarheid, omdat de lokale besturen totaal geen grip hadden op het aanbod. Dan zit je natuurlijk heel rap bij het concept vervoer op maat. Vandaag

is het openbaar vervoer daar afwezig. Daar worden vandaag burgemeesters op bevroegd. Landelijk Vlaanderen, dat betekent heel veel mensen in de regio waar wij wonen. Daarvan hebben we gezegd: 'Laat daar duizend bloemen bloeien', niet alleen het klassieke busaanbod maar ook alternatieven in beeld brengen. Dit is een heel belangrijk iets. Het is een van de blikvangers van het regeerakkoord, namelijk het aanbod van openbaar vervoer in de 21e eeuw door de openbaarvervoersmaatschappij De Lijn. Hoe krijgen we in tijden dat mensen daarnaar vragen, een klantvriendelijk openbaar vervoer, zeg maar collectief vervoer, niet enkel via een busaanbieder, maar eventueel ook met andere organisatoren van openbaar vervoer? Hoe kunnen we die modal shift laten maken, de auto laten staan, kiezen voor het collectief vervoer? Maar dan moet het er ook zijn, onder welke vorm ook.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, het is een moeilijk dossier. De steden en gemeenten hebben hun bezorgdheden. We willen dat nu op maat doen, zoals de burgers dat willen. Men kan moeilijk lijnen schrappen. Men wil ook verduurzaming en soms zelfs meer lijnen. Wat De Lijn vroeger deed op haar manier, niet op maat maar volgens hun rendabiliteitscijfers, doen de steden nu meer op maat. Het probleem is dat dat budget vaak niet zal volstaan en de vraag is: hoe wordt dat aangepakt? Zullen die steden en gemeenten moeten bijleggen om een openbaar vervoer te krijgen dat meer performant, duurzamer en meer op maat is? Daar worstelen heel wat steden en gemeenten mee. In een college is dat een heftig debat. Iedereen die een wijk vertegenwoordigt, wil dan zeker een bepaalde lijn behouden of nog meer lijnen hebben. Dat is een heel moeilijk debat.

Ik heb vastgesteld dat er onvoldoende vervoer op maat gekoppeld is aan de nieuwe discussie over Mobility as a Service (MaaS). Je kunt voor twee mensen een bus inlassen, maar hoe groot is je budget en tot hoe lang laat je die bus inlassen? Bij bedrijventerreinen zitten de bussen 's morgens en 's avonds vol, maar overdag zit er niemand op. Is dat dan een rendabele bus? Hadden die twee niet meer met elkaar moeten worden gekoppeld? Ik heb MaaS in de groep gegooid, maar men had daar nog niet veel over gehoord. Ze zeiden: 'Ze is daar weer met haar Brusselsese termen.' Maar het is wel belangrijk dat dat daaraan wordt gekoppeld. Zo kan je bijvoorbeeld een bepaalde lijn niet meer laten rijden, waardoor men in een zone waar er bijvoorbeeld woonzorgcentra zijn, dan een beroep zou moeten kunnen doen op een taxi. Je moet die oefening maken.

Vanaf wanneer moeten we een bus schrappen en moeten we, bijvoorbeeld, op een taxi inzetten? Ik heb nog in de raad van bestuur van De Lijn gezeten en ik heb geleerd dat de grote kost van een bus niet de bus, maar de chauffeur in die bus is. In die zin zouden we de steden en gemeenten modellen moeten kunnen aanreiken waarin niet enkel de wensen, maar ook de kostenefficiëntie is opgenomen. Een bestuur kan dan besluiten een gedeelte met de bus en een ander gedeelte met taxicheques te doen. Ik denk dat we zo meer tot iets op maat kunnen komen en dat het openbaar vervoer dat niet alleen kan realiseren.

Mijn vraag is of dit nog wordt gekoppeld. Volgens mij moet het slagen van 'Mobility as a Service' en van het vervoer op maat worden gekoppeld aan een algemene app die in heel Vlaanderen toegankelijk is. Mensen kunnen dan zien en leren hoe ze het efficiëntst van plaats A naar plaats B kunnen gaan. Dat systeem moet volgens mij deels worden opgenomen in het openbaar vervoer op maat, zodat mensen zich bewust worden van wat de bus kost en van het feit dat er misschien ook alternatieven zijn die niet bij het openbaar vervoer horen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Van Volcem, ik neem zeker akte van alle bezorgdheden. Ik denk dat we daar alle aandacht voor moeten hebben. Wat u hebt

gezegd, klopt inderdaad. We moeten ten volle aandacht hebben voor 'Mobility as a Service'. Dat moet volop worden uitgerold.

De specifieke aanbesteding voor de mobiliteitscentrale loopt. Indien we de modal shift effectief willen bereiken en indien we veel meer mensen naar de duurzame vervoersmodi willen laten overstappen, moeten we een heel goed netwerk hebben. We moeten een treinnet hebben, met aanvullend een kernnet en dan het vervoer op maat en de mobipunten, waar mensen heel snel van het ene naar het andere vervoersmiddel kunnen overstappen. Als ik van punt A naar punt B wil, kijk ik dan tegelijkertijd ook op de app om te zien welk vervoersmiddel het meest attractief is en wat ik kan nemen. Dat kan een taxi, een deelauto of een deelfiets zijn. Zo begeef ik me dan in de richting van het kernnet. Dat is uiteindelijk de bedoeling en daar moeten we ten volle op inzetten.

De aanbesteding voor de mobiliteitscentrale loopt en wat de mobipunten betreft, is de administratie volop bezig met de ontwerpen van besluiten die nog moeten worden genomen. We blijven pushen, want dit moet er zo snel mogelijk komen. Het totale plaatje moet natuurlijk kloppen en dat is het verhaal van alles: de mobipunten, de mobiliteitscentrale en natuurlijk onze vervoersplannen en het vervoer op maat.

Ik neem zeker akte van wat velen onder dat vervoer op maat verstaan. Het vervoer op maat is de aanvulling op wat door het kernnet, het aanvullend net en het treinnet wordt bedeed. Dat is de laagste groep en de perifere gebieden kunnen hier uiteraard zeker op rekenen. Het is immers de idee geweest om weg te stappen van de basismobiliteit en over te stappen naar de basisbereikbaarheid en naar een vraaggestuurd model waarin dynamische applicaties opnieuw van groot belang zijn. De mensen in perifere gebieden moeten ook kunnen checken hoe ze hier gebruik van kunnen maken en met welk vervoersmiddel ze zo snel mogelijk bij het aanvullend net of het kernnet kunnen komen en zo snel mogelijk op het openbaar vervoer kunnen overstappen.

Ik houd rekening met die bekommernissen en ik hoop dat we dit zo snel mogelijk kunnen afronden, maar we willen alleszins voorkomen dat er vervoersarmoede wordt gecreëerd. We kennen dat in een aantal streken uit het verleden. Toen was er vooral een top-downbenadering. De Lijn en de NMBS bepaalden waar er bussen en treinen reden en de lokale besturen hadden niets in de pap te brokken. Ze mochten hoogstens misschien eens hun stem laten horen, maar daar werd toch geen rekening mee gehouden.

Het verhaal is nu omgekeerd. Het werkt nu bottom-up en de lokale besturen krijgen veel meer inspraak. Inspraak betekent ook verantwoordelijkheid. Ik kan me inbeelden dat dit in sommige colleges van burgemeester en schepenen tot discussies of zelfs tot verhitte discussies zal leiden, want bepaalde regio's zullen misschien een belbus of zelfs een lijnbus verliezen. Ik hoop dat iedereen de nodige verantwoordelijkheid aan de dag zal leggen.

Ik zeg altijd: willen wij overgaan tot een performant vervoer, dan kan het niet zijn dat men ergens lege bussen of trams heeft rondrijden op een frequentie van een uur – het gaat hier vooral over de bussen –, terwijl daar op dat moment geen nood aan is. Dat moet dus veel beter worden ingezet en verschoven. Ik heb er wat dat betreft alle vertrouwen in dat de lokale besturen in onze vervoerregioraden al het nodige doen om te komen tot goede openbaarvervoersplannen, die dan door De Lijn straks verder uitgewerkt kunnen worden.

Men vraagt of we hier niet het helikopterzicht missen en of we voldoende zicht hebben op het hele verhaal. Ik kan u maar meegeven dat ik het hele verhaal vermoedelijk pas in de maand september zal zien, omdat we al die openbaarvervoersplannen op dit ogenblik nog niet hebben bekeken. Ze zijn immers nog niet afgeklopt.

Ik heb daarstraks gezegd dat vier van de vijftien vervoerregioraden een ontwerp-plan klaar hebben. Ik heb die nog niet in detail gezien. Ik weet zelfs niet of die al op alle besturen integraal zijn goedgekeurd. Daaromtrent krijg ik vermoedelijk in september meer uitleg, wanneer we het globale plaatje hebben, en als we zicht hebben op wat de diverse openbaarvervoersplannen van de diverse vervoerregioraden zijn.

Collega Verheyden, u vroeg specifiek naar die bevraging. Ik heb die resultaten vandaag niet bij. We hebben inderdaad een summiere bevraging gedaan omdat er ons initieel wel wat klachten, bekommernissen en bezorgdheden bereikten. Maar ik heb de indruk dat dat de laatste tijd ietwat is weggeëbd. Ik weet dat daar ook al schriftelijke vragen rond zijn gesteld. We zullen u die resultaten wel bezorgen. Maar dat was daar wat een verdeeld verhaal: sommigen zeiden dat ze voldoende zicht hadden op de financiële planning, anderen niet. Maar ik heb die gegevens nu niet bij, die kan ik u vandaag niet meegeven.

Wat het vervoer op maat betreft, hoop ik dat we zo snel mogelijk zicht en duidelijkheid hebben. Ik weet dat daar veel vragen voor op tafel liggen, maar ik denk dat het heel belangrijk is dat we geen vervoersarmoede creëren, en dat we daar zeker rekening mee moeten houden als we dat verhaal definitief afkloppen. Ik dank u.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik dank u voor uw antwoorden en uw bijkomende antwoorden. Wij hebben de vorige legislatuur, met uw voorganger minister Weyts en het parlement, het concept basisbereikbaarheid ingevoerd, uit overtuiging. Omdat we op die manier een beter model van openbaar vervoer zouden kunnen uitwerken. Ik geloof daar ook heel sterk in en ik merk ook bij ons in de regio dat je daar echt iets mee kunt doen. En dan is het belangrijk dat die vervoersregio voldoende autonoom is om te beslissen. Een helikopterzicht is allemaal goed en wel, maar ik hoop echt dat die vervoersregio zelf autonoom kan blijven beslissen over de toewijzing van die middelen.

Ik heb geen antwoord gehoord op mijn specifieke vraag of de extra middelen voor vervoer op maat dan specifiek daarvoor moeten worden ingezet, dan wel in de algemene verdeling van de middelen komt. Want dan kun je als vervoersregio natuurlijk schuiven. Nu zijn er keuzes gemaakt in bepaalde vervoersregio's. Bij ons zijn er bepaalde lijnen geschrapt die in principe tot het aanvullend net zouden behoren, omdat we toch ook wilden inzetten op autodelen, op fietsdelen. Daar hebben we die keuzes gemaakt. Als die middelen dan stijgen, kun je natuurlijk opnieuw een oefening doen. Ik heb daar geen antwoord op gekregen, maar misschien kunt u dat nu nog doen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Alleszins is dat voor ons de laatste stap. Je hebt het treinnet, het kernnet en het aanvullend net. Vervoer op maat is de bediening van wat daarna komt. Het is dus niet louter zoals we het vervoer op maat hadden beperkt tot leerlingenvervoer. Het is nu ruimer: daar waar bijvoorbeeld geen bus- sen kunnen worden ingezet moet men voorkomen dat er vervoersarmoede is. Daar moet men de middelen van vervoer op maat voor kunnen inzetten. Dat is alleszins het opzet, zo zien wij het.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik zou toch aanraden om voldoende vrijheid te laten, precies omdat sommige vervoersregio's al keuzes hebben gemaakt en misschien hebben bespaard op het aanvullend net, wat ze idealiter voor zich zien. Ze hebben daar dus geen middelen voor vervoer op maat voor ingezet, specifiek richting

fietsdelen, autodelen of taxi. Terwijl je eigenlijk een lijn zou kunnen versterken die dan misschien betere resultaten haalt dan met het extra inzetten op nog andere aspecten van vervoer op maat. Ik laat het aan u en aan de regering om dat verder uit te werken.

Alleszins, nogmaals mijn groot geloof in basisbereikbaarheid: ik hoop echt dat we daardoor doen wat we moeten doen en dat is proberen onze burgers beter te dienen.

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

Jos D'Haese (PVDA): Dat pleidooi om meer geld te voorzien voor het echte openbaar vervoer kan ik alleen maar steunen, mijnheer Maertens. Daar ben ik heel blij om. *(Opmerkingen van Bert Maertens)*

Minister, heel het verhaal gaan we pas zien in september, en dan is het natuurlijk te laat om nog bij te sturen. Op voorhand is het te vroeg en achteraf is het te laat. Op die manier wordt ons openbaar vervoer hertekend, zonder dat we er enige inspraak in hebben van hieruit.

De inspraak vanuit de gemeenten is uiteraard heel belangrijk, beste collega's. Dat is een van de weinige goede punten die ik zie in heel het thema van de basisbereikbaarheid. Zelfs nu sommige plannen klaar zijn, hebben we er nog geen details van gezien. Ik heb echt heel veel schrik voor dat globale plaatje, want het gaat te laat zijn om bij te sturen. Ik houd mijn hart vast als ik zie wat er uitlekt: Antwerpen, Gent, Sint-Niklaas. Dat is relatief desastreus op het vlak van wat De Lijn nog gaat doen, het aantal haltes en ritten die geschrappt worden. Als dat ook in die andere vervoerregioraden op die manier beslist gaat worden, is er hier geen enkele mogelijkheid meer om dat nog bij te sturen. Daarom zou ik willen voorstellen – misschien moeten we dat in een andere regeling afspreken – dat we daar opnieuw, net als in december, een gedachtewisseling over organiseren, zodat we een gedetailleerd zicht kunnen krijgen op de globale aanpak die er in die verschillende vervoersregio's op dit moment gebeurt. Ik vind dat wij als parlement daar op een bepaald moment een zicht op moeten kunnen hebben en zien of er dingen bijgestuurd moeten worden of niet. Als u het mij vraagt, gaan er dingen bijgestuurd moeten worden. Voilà, dat is een voorstel, maar misschien is het wat aan de late kant om dat in deze regeling nog te bespreken.

De voorzitter: Ik zal het sowieso aankaarten in de regeling van de werkzaamheden.

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toepassing van social distancing bij De Lijn in het kader van de coronacrisis – 2265 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toenemende aantal reizigers op bussen en trams van De Lijn ten gevolge van de corona-exit – 2270 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het opschorten van de social distancing bij De Lijn als gevolg van de corona-exit – 2299 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over De Lijn in coronatijden – 2317 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Wij vernamen op vrijdag 15 mei dat De Lijn met goed gevolg aan de Vlaamse Regering had gevraagd om, specifiek in het kader van de heropstart van de scholen, duidelijkheid te krijgen over de social distancing, en vooral de vraag om die regel van anderhalve meter afstand, ook met een mondmasker op de bus, niet langer verplicht te houden. We konden allemaal vernemen dat de regering daar positief op antwoordde en dat die regel dus werd stopgezet. Alleen was dat heel plots voor ons allemaal, denk ik. Minister, u had immers in de commissievergadering van donderdag 14 mei – een dag eerder dus – nog verwezen naar overleg dat u had in het interministerieel overleg en met de specialisten en experts van de Groep van Experts belast met de Exitstrategie (GEES), waarin gezegd was dat die regel behouden werd en dat enkel als de experts de politici aangeven dat die regel op de schop kan, daarin meegegaan zou worden. Vandaar heb ik deze vragen, minister.

Is de beslissing van de regering om die regel van anderhalve meter dan toch op te heffen op 15 mei overlegd met die experts en met de vakorganisaties bijvoorbeeld – het hoeft niet per se –, maar is dat overleg gebeurd?

Hoe evalueert u die beslissing tot op vandaag? We zijn intussen bijna twee weken verder. Hoe evalueert u dus de beslissing om op de voertuigen van De Lijn af te stappen van het principe van de anderhalve meter?

Kunt u een actuele stand van zaken geven over de dagelijkse reizigersaantallen en de bezettingsgraad? Ik hoorde dat we intussen aan 25 procent bezetting zitten dankzij dat schoolvervoer.

Dan heb ik nog twee vraagjes in opvolging van een plenaire zitting waar we het gehad hebben over De Lijn en de impact van de coronacrisis op De Lijn en waar ik u een tweetal suggesties gedaan heb. Worden er intussen mondmaskers te koop aangeboden in De Lijnwinkels? Ik zeg niet dat dat absoluut een must is, maar ik vroeg mij af of daar iets mee gedaan is of niet.

En nam u contact op met uw federale collega van Binnenlandse Zaken over de handhaving van het dragen van mondmaskers? We lezen in de pers geregeld cijfers over Securail, de NMBS-groep die cijfers bekendmaakt over de handhaving van het al dan niet dragen van een mondmasker op de treinen. Over De Lijn weten we dat

eigenlijk niet, of amper. Hebt u contact genomen om daar de politie wat meer in te zetten of heel specifiek op toe te spitsen? Kunt u aangeven hoeveel lijncontroleurs er vandaag worden ingezet, op hoeveel bus- en tramlijnen, om die controles te gaan doen?

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, ook ik heb een aantal vragen over de steeds veranderende coronasituatie bij De Lijn. Er worden steeds meer activiteiten toegelaten. Gisteren viel de beslissing rond de scholen. Dat heeft natuurlijk ook een impact op het openbaar vervoer. Het aantal reizigers neemt toe. 1,5 meter afstand houden is niet meer verplicht. Op die manier worden de bussen en trams zo'n beetje de enige plek in Vlaanderen waar je tientallen mensen in een kleine ruimte mag toelaten. Ik hoor steeds meer verhalen over mensen die toch opnieuw opeengepakt op die bussen en trams zitten.

Minister, ik heb hierover drie vragen.

De eerste vraag is dezelfde als die van collega Maertens. Hoe is de bezettingsgraad geëvolueerd? Die bezettingsgraad was toegenomen tot 18 procent, zo bleek uit de cijfers tot en met 12 mei. In de media hoorde ik 25 procent. Klopt dat? Of ligt dat ondertussen nog hoger? Is het mogelijk om, zeker op drukke lijnen, in bijkomende capaciteit te voorzien als die bezettingsgraad te hoog wordt? Zijn er daarvoor criteria ingesteld?

Mijn tweede vraag gaat over het fameuze verhaal rond het afsluiten van de stuurposten. Bij een heel aantal van die bussen gebeurt het nog steeds met plasticfolie en ducttape. Wanneer wordt er in een betere compartimentering voorzien? Want u weet ook dat die folie geen zicht toelaat op de bus en ook de dode hoek verslechtert. Bovendien kun je er, in het geval van calamiteiten, niet door, zoals wel het geval is bij de andere afsluitingen met een rits. Werd er een nieuwe bestelling geplaatst voor die afsluitingen op maat? Wanneer kan dat volgens u worden uitgerold?

Ten slotte, we zullen nog eventjes moeten omgaan met corona, in het parlement, in de samenleving en ook op de bus. Is er volgens u nog ruimte voor verbetering om de veiligheid van personeel en reizigers van De Lijn te garanderen? Zo ja, welke middelen worden daarvoor voorzien?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik heb soortgelijke vragen. We hebben het in de digitale commissies al vaker gehad over social distancing op het openbaar vervoer. U weet dat mijn fractie en ik er een voorstander van zijn om die social distancing in de mate van het mogelijke wel te laten respecteren. We willen duidelijke afspraken maken over wanneer een bus wel en niet vol is. We willen dat daarover duidelijke regels worden opgelegd. Op vrijdag 15 mei is er inderdaad beslist om die regels rond social distancing op te schorten en geen maximaal aantal reizigers op te leggen per bus, ook al is dat wel de richtlijn van de Nationale Veiligheidsraad en is dat ook in de generieke gids opgenomen als aanbeveling van de sociale partners. Het openbaar vervoer is inderdaad een van de weinige plaatsen waar die maatregel wordt losgelaten, terwijl we als overheid terecht op heel veel andere plaatsen zware maatregelen opleggen.

Minister, werd deze beslissing voorgelegd aan experts? Hebt u positieve adviezen van experts voor deze beslissing? Werd de beslissing voorgelegd aan of goedgekeurd door de Nationale Veiligheidsraad? Hoe verhoudt deze beslissing zich tot het beleid binnen de NMBS? Zou het niet beter zijn dat er helderheid is voor de reiziger? Het niet waarborgen van de afstand leidt vanzelfsprekend tot een groter

risico op besmetting. Hoe denkt u dat, in het kader van het contacttracingbeleid, mogelijk contact op het openbaar vervoer in kaart zal kunnen worden gebracht?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik heb een paar passages geschrapt uit de schriftelijk ingediende vragen, gezien het gevorderde uur en ook omdat een aantal collega's het kader al hebben geschetst.

Iedereen weet het ondertussen: de coronacrisis stelt onze mobiliteit in het algemeen en het gebruik van het openbaar vervoer in het bijzonder voor een uitdaging. We hebben het hele verhaal rond social distancing hier al gehoord. Wat ons daarin een beetje stoort, is dat op dit moment precies de boodschap wordt gegeven dat we het openbaar vervoer moeten vermijden. En dat creëert toch een beetje een sfeer van wantrouwen. Je neemt het openbaar vervoer momenteel niet als het niet echt moet. En dat is jammer.

De vraag is: is er een andere weg mogelijk? Jazeker: meer mensen op de fiets. We hebben daarover een mooie campagne gezien vanuit de overheid, waarvoor proficiat. Er is ook meer telewerk. Ook de werkgeversorganisaties beginnen daarin vertrouwen te hebben en roepen daar zelfs toe op. Telewerk is heel belangrijk. Maar ook het openbaar vervoer zal een belangrijke rol moeten blijven spelen, indien we ons niet met z'n allen willen vastrijden wanneer het normale leven, althans voor een stuk, zal hernemen.

Het is dus belangrijk om vertrouwen te winnen, zodat mensen met een gerust hart het openbaar vervoer kunnen nemen. Daarom hebben wij ergens uit Nederland het idee opgepikt om eventueel met een reserveringssysteem te werken. Dat kan eenvoudig, realtime, via een app en waarschijnlijk ook via andere methodes. Zo heeft de reiziger de garantie op een zitplaats en een veilige verplaatsing. Zo kan men de bussen concentreren waar er vraag is. De openbaarvervoermaatschappijen krijgen beter zicht op de behoeften en kunnen hun middelen efficiënter inzetten. Het maakt hen ook 'future proof'. We hebben het vandaag al gehad over de diensten 'Mobility as a Service' (MaaS). Dat woord is blijkbaar nog niet overal ingeburgerd, als ik de collega mag geloven, maar dat is wel in opmars. Zo zou De Lijn een voorafname kunnen doen op het tijdperk van de zelfrijdende wagen waarbij het openbaar vervoer – op zeer lange termijn dan – ingepast kan worden in de logaritmies die de trajecten van reizigers uittekenen.

Daarnaast is het een stukje complementair. Op het vlak van doorstroming moeten we eens te meer – we zeggen dat al jaren natuurlijk, maar deze keer moet het – echt gaan inzetten. Daar zijn middelen voor voorzien, minister. De bussen zouden hun rondes sneller kunnen afwerken. Op die manier verhogen we de frequentie en heb je meer capaciteit.

De Lijn en de overheid zouden zich met dergelijke maatregelen innovatief tonen. Dat is wat deze crisis vraagt: investeringen en creatieve oplossingen. Laat ons niet oproepen om het openbaar vervoer te vermijden of te marginaliseren, laten we wel alle zeilen bijzetten om reizigers op een veilige manier te vervoeren.

Minister, is de beslissing om de anderhalvemeterregel los te laten genomen in overleg met de Nationale Veiligheidsraad?

Wat zal men doen indien een bus overvol raakt? Collega D'Haese zei dat hij daar al weet van heeft. Ik kan me voorstellen dat dat in steden al het geval is. Ik heb het zelf nog niet gezien bij ons, maar het zou kunnen. Wat gaat men dan doen? Binnenkort raken ze misschien overvol. De scholen gaan weer open, meer en meer mensen gaan zich weer gaan verplaatsen.

Op welke manier stemt De Lijn vandaag al vraag en aanbod op elkaar af?

Overweegt men met een reserveringssysteem te werken voor het bus-, tram- en metrovervoer? Waarom wel of waarom niet?

Zult u meer middelen vrijmaken om versneld werk te maken van een verbeterde doorstroming van de bussen?

Zal men investeren in meer capaciteit?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dat was een hele resem vragen. Heel wat ervan hadden we in de vorige commissies al, maar ik zal ze globaal beantwoorden. Er waren heel wat overlappingsen.

De Lijn volgt de richtlijnen van de Nationale Veiligheidsraad vanaf dag één nauw op en past haar maatregelen aan waar nodig of als er specifieke vragen zijn. Daarbij houdt ze de beschikbare middelen en technieken op de markt nauw in de gaten. De beschermende, preventieve maatregelen stoelen sterk op voortschrijdend inzicht, dus het is zaak om voortdurend bij te schaven als er nieuwe inzichten of ontwikkelingen zijn.

Zo overlegt De Lijn sowieso met de andere openbaarvervoermaatschappijen, dat heb ik hier al een paar keer gezegd. Bij aanvang hebben we een vergadering gehad met de GEES. Daar hebben we een hele discussie gehad over een ordentelijke organisatie van het openbaar vervoer als men tegelijk social distancing van anderhalve meter moet aanhouden. Vanaf toen heeft men beslist dat een mondmasker verplicht was voor iedereen die ouder is dan 12 jaar. Het gaat niet alleen over een mondmasker, men kan ook gewoon neus of mond bedekken met een sjaal of dergelijke. Dat is wel een verplichting voor elke reiziger die het openbaar vervoer gebruikt, dit juist omdat men social distancing op termijn niet kon garanderen.

Natuurlijk zijn we in heel de communicatie van De Lijn – naast de reeds eerder ingevoerde beschermingsmaatregelen van achteraan opstappen, stuurpost afsluiten, cashloos betalen, tal van initiatieven inzake ontsmetten en reinigen – ten volle blijven inzetten op sensibiliseren. In die sensibiliseringscampagne is ook altijd gecommuniceerd dat men de social distancing moest respecteren. We wisten echter dat die op een gegeven moment moest worden losgelaten. Als straks het economisch leven, maar ook het maatschappelijk leven, met alles wat de scholen betreft en dergelijke, volledig heropstart, dan zal men immers meer capaciteit nodig hebben op ons openbaar vervoer. Als die meer dan 20 procent bedraagt, dan kan men niet plots zeggen dat dat niet meer gaat of snel nog ergens extra bussen kopen. Zo werkt het nu eenmaal niet. Daarom werden de cijfers van de reizigers altijd zeer goed gemonitord. Dat zijn we blijven doen. Daarover zijn hier ook weer een aantal vragen gesteld.

In de week van 18 mei zat men aan een bezetting van gemiddeld 20 à 30 procent. Vandaag moeten we eigenlijk al concluderen dat we aan 30 procent zitten. Daarom is op een gegeven moment bekeken, weliswaar na overleg met de vakbonden, of er niet kon worden afgeweken en kon worden gecommuniceerd dat social distancing niet langer verplicht is op het openbaar vervoer, uiteraard op voorwaarde dat een mondmasker gedragen wordt. Anders zouden we nog met bussen zitten die nog bijna leeg rondrijden. Gelet op de discussie van daarnet willen we dat uiteraard niet.

Dat is dan ook zo gebeurd. Er is uiteraard ook overleg geweest met de andere openbaarvervoermaatschappijen. Op de vrijdag volgend op de commissievergadering is er 's avonds een overleg geweest met de diverse vakbonden. Daar is

afgeklopt, in overleg met de Veiligheidsraad, dat we niet langer zouden vasthouden aan social distancing. Tegelijkertijd is wel ingegaan op het verzoek van een aantal mensen bij De Lijn en ook van de vakbonden om de chauffeurs wél vrij te stellen van het dragen van een mondmasker, mits ze volledig afgesloten zijn van de andere reizigers. Uren aan een stuk met een mondmasker rondrijden, werd immers door velen als minder aangenaam ervaren. Zoals u allemaal weet, werd er dan ook een aanpassing doorgevoerd in het federale uitvoeringsbesluit inzake alles wat met coronamaatregelen te maken heeft. Er werd expliciet opgenomen dat een mondmasker verplicht blijft, de chauffeurs uitgezonderd, op voorwaarde dat chauffeurs volledig afgesloten zijn.

Het loslaten van de social distancing was dus eigenlijk initieel al mogelijk op basis van het federale uitvoeringsbesluit inzake de coronamaatregelen. Binnen De Lijn had men initieel vastgehouden aan social distancing, maar men heeft dat losgelaten om te voorkomen dat mensen een bus die niet vol is, niet zouden kunnen gebruiken. Dat gebeurde uiteraard ook in overleg met de vakorganisaties.

Die plastic afsluiting is uiteraard heel belangrijk. Als de chauffeur niet volledig afgesloten zit, dan zou hij in principe immers wel zijn mondmasker moeten dragen. Men kan honend doen over die plastic afsluiting. Zoals ik al in de plenaire vergadering heb uiteengezet, er is folie aangebracht omdat de initiële firma voor die hoezen met ritsen had afgehaakt. Om snel te kunnen handelen en zeker voor 18 mei het nodige te kunnen doen, heeft men dan beslist om dat met plasticfolie te doen, om er toch voor te zorgen dat de chauffeur afgesloten zou zitten. Dat is natuurlijk in overleg met de interne preventiediensten gebeurd. U weet ook dat men niet zomaar drastische veranderingen kan aanbrengen aan bussen of andere voertuigen, want dan zouden die eventueel moeten worden herkeurd. Alle bussen hebben op dit ogenblik een afsluiting voor de chauffeurs.

Maar alleszins zoekt De Lijn ook nog alternatieve oplossingen. Die worden telkens opnieuw voorgesteld aan de interne preventiedienst, aan de externe preventiedienst, aan de verzekering en aan de keuring van voertuigen. We moeten bekijken of dit al dan niet mogelijk is. Op dit ogenblik blijft men werken met de plastic afsluitingen. Ik heb eerder ook al verteld dat er initieel een soort van plexiglas werd gebruikt. Dat werd niet gehonoreerd, omdat dat bij ongevallen meer mensen zou kunnen verwonden.

De algemene teneur, zo zegt de vervoersmaatschappij mij toch, is dat er tevredenheid is, vooral omdat er nu duidelijkheid is voor de reizigers, maar zeker ook voor het hele personeelsbestand van De Lijn.

Uiteraard worden de Lijnwinkels ook beschermd met afscherming. Ook daar is alleen nog cashless betaling mogelijk. Er worden geen mondmaskers verkocht. We kregen inderdaad die vraag in deze commissie. Dat is ook teruggekoppeld. Gelet op het feit dat er nu overal massaal mondmaskers worden aangeboden, denken we dat dit niet langer nodig is. De Lijnwinkels verkopen dus geen mondmaskers.

Voor specifieke personeelscategorieën worden er naast mondmaskers ook face-shields ter beschikking gesteld. Momenteel bekijkt de interne werkgroep binnen De Lijn zelf hoe men voorbereidingen kan treffen om de kantoren opnieuw zoveel mogelijk te bemannen en om ook daar een fysieke aanwezigheid van het personeel mogelijk te maken. Op dit ogenblik wordt daar nog altijd maximaal ingezet op thuiswerk.

De lijncontroleurs worden sinds het begin van de crisis ten volle ingezet op het terrein, om zo de reizigers en de chauffeurs te ondersteunen waar nodig. Daarbij wordt gekozen voor een gerichte inzet, vooral op locaties waar het drukker is, bijvoorbeeld op grote knooppunten of grote busstations.

Er zijn weinig meldingen geweest van het niet dragen van mondmaskers en van incidenten. Algemeen gezien wordt dit als heel beperkt ervaren. Voor de handhaving zijn er geen bijkomende afspraken nodig aangezien de werkwijze zoals die nu geldt, overal is doorgesproken en door iedereen als positief wordt ervaren. Indien een chauffeur bijstand nodig heeft, contacteert hij de dispatching en wordt er automatisch voor politiebijstand gezorgd. Mijnheer Maertens, ik heb hierover niet meer specifiek contact opgenomen, omdat men mij zei dat het aantal incidenten eerder beperkt was en dat dit niet echt als noodzakelijk werd beschouwd.

Onder de virologen lijkt de consensus te bestaan dat het besmettingsgevaar op het openbaar vervoer zeer klein tot zelfs quasi onbestaande is door de verplichting voor de reizigers om mondmaskers te dragen. Men houdt daaraan vast. Opnieuw is daar de link met social distancing. Dat kan eigenlijk niet meer als men er gebruik van wil maken. Dat was een vraag van mevrouw Robeyns. De experts hebben zich daar ook over uitgelaten. Dat is dus duidelijk, denk ik.

Dan denk ik dat ik zowat alle mogelijke vragen heb gehad. Alleszins wordt alles continu gemonitord en opgevolgd. We waren natuurlijk blij dat op 18 mei, nadat er een uitgebreide vergadering met de vakorganisaties was geweest, alle neuzen in dezelfde richting stonden en dat nadien ook onmiddellijk de Veiligheidsraad en vooral de federale overheid snel hebben geschakeld door in te gaan op het verzoek om voor de chauffeurs geen verplichting van mondmaskers meer aan te houden. Er is nu duidelijkheid, waardoor iedereen toch wel gerustgesteld is. Ik denk dus dat het op dit ogenblik goed loopt. Maar we blijven alles natuurlijk aandachtig opvolgen en monitoren. En we houden uiteraard ook rekening met de financiële implicaties van het hele verhaal. Dat zal later nog aan bod komen, neem ik aan.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Bedankt, minister. Ik ben tevreden met de versoepeling, laat dat duidelijk zijn. Het is goed dat dat is afgestemd met de Veiligheidsraad, met de experts en met de eigen vakbonden, want ook daar zou u nadien misschien nog wel problemen kunnen hebben. Dat is dus goed gewerkt, zou ik zeggen.

Een ander systeem was volgens mij ook niet lang houdbaar. Dit systeem – heb je een mondmasker op, dan kun je mee met de bus, als er voldoende plaats is, natuurlijk – biedt het voordeel dat het duidelijk is en dat het zeer klantvriendelijk is. Het zet de gewoonten van vroeger, voor corona, verder, behalve dan het mondmasker of de mond- en neusbescherming.

Ik ben ook heel tevreden, want ik had u er tijdens een plenaire vergadering al over aangesproken dat er bij de chauffeurs wel wat wrevel was over het verplicht dragen van een mondmasker, ook als zij veilig in hun stuurpost zitten. Het is goed dat ook die verplichting is afgeschaft.

We gaan hopen dat het openbaar vervoer in een snel tempo opnieuw op het normale niveau komt. Dat zal, zoals we al een paar keer gezegd hebben, ongetwijfeld nog een tijdje duren – minstens tot na de zomervakantie, denk ik. Maar laat ons hopen dat de bussen van De Lijn zeker begin september, als de scholen hopelijk weer op eivolle sterkte kunnen werken, ook weer eivol zullen rijden.

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

Jos D'Haese (PVDA): En ik maar uitkijken naar bussen die niet meer eivol zitten. Maar dat is een verschillende benadering van openbaar vervoer.

Bedankt voor de antwoorden, minister. U hebt er eentje gemist, maar het was een heel lange rij, dus dat vergeef ik u gerust.

Ik had nog de vraag gesteld of er volgens u nog ruimte was voor verbetering en welke middelen daarvoor worden voorzien. Ik zal daar nog een extra vraag aan koppelen, die is opgedoken na de indieningstermijn. De Lijn heeft ondertussen namelijk berekend dat heel deze affaire hen 35 miljoen euro zal kosten en dat zij naar de Vlaamse Regering kijken om dat bij te passen. Dat lijkt me heel logisch, want anders kom je in de problemen voor de rest van de dienstverlening.

U hebt verwezen naar het noodfonds, maar dat noodfonds is de laatste tijd zo'n beetje het meest gehoorde woord in het parlement aan het worden. Iedereen verwijst naar dat noodfonds en wil daar heel veel geld uit gaan halen. Wat is uw visie daarop? Zult u die 35 miljoen euro volledig kunnen voorzien voor De Lijn, om ervoor te zorgen dat ze voor de rest van het jaar hun diensten op een goede manier verder kunnen zetten? Gaat u daarvoor de nodige middelen zoeken? Of gaat u bekijken wat er mogelijk is binnen die 200 miljoen euro? Dat zijn twee verschillende manieren om het aan te pakken.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Bedankt voor uw antwoord, minister. Ik denk dat we daar straks, bij de begrotingsbespreking, ook nog even op terugkomen. Daarom ga ik die vraag hier nu niet herhalen.

Ik ben tevreden met uw antwoord. De capaciteit zit nu rond de 30 procent. We zullen wel moeten bekijken hoe we die capaciteit op termijn omhoog kunnen trekken, uiteraard in veilige omstandigheden. De social distancing is ondertussen ook losgelaten in het lager onderwijs. We zullen dus geleidelijk aan toch die richting uitgaan. Wordt ongetwijfeld nog wel vervolgd.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, eventjes voor de goede orde: u hebt vanmiddag een vraag van mij over die 35 miljoen geweigerd en me gevraagd om die straks bij de begrotingsbesprekingen te stellen. Ik wil de minister dan ook vragen of dat tot dan kan wachten.

Minister, ik ben een stukje opgelucht dat u nog eens herhaald hebt dat de virologen zeggen dat indien men een mondk masker draagt op het openbaar vervoer, de kans op besmetting daar uiteindelijk niet zo groot zou zijn. Ik had nog gelezen dat de virologen afgelopen week nog hadden gezegd dat we vooral op ons werk goed moeten opletten en dat dus op het werk en op het openbaar vervoer de besmettingskansen het grootst zijn. Misschien hadden ze erbij moeten zeggen dat mits het dragen van een mondk masker de kans zoveel kleiner wordt. Mevrouw Robeyns, ik denk dat we dat nog lang zullen moeten dragen, want er is nog altijd geen vaccin.

Minister, u hebt niet geantwoord – tenzij ik even niet attent was – op mijn vraag wat u denkt van een soort van reserveringssysteem. Dat is natuurlijk iets om op lange termijn mee bezig te zijn, een dergelijke app heb je niet van de ene dag op de andere. Ik wil u dan ook suggereren om contact op te nemen met uw Nederlandse collega, staatssecretaris Stientje van Veldhoven, die op haar ministerie een werkgroep heeft geïnstalleerd met de openbaarvervoersactoren, die aan het zoeken zijn naar iets werkbaars op termijn. Daar zijn heel veel ideeën en de reservering was er daar een van. Vandaar dat ik dit in mijn vraag had verwerkt. Ik zou het interessant vinden dat u of De Lijn dat niet meteen van de baan veegt, we gaan immers naar andere tijden waar onder andere Mobility as a Service voor heel veel mensen de normale gang van zaken zal worden. Ook De Lijn moet zich daar verder op voorbereiden.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers, u had gelijk in verband met de vraag over de begroting die straks zal worden behandeld. De heer D'Haese was daar uiteraard ook niet van op de hoogte.

De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, collega's, er zijn al heel veel zaken gezegd, ik zal ze niet allemaal herhalen. We hebben de voorbije weken ook uitvoerig gediscussieerd over het onderwerp, ik zal me dan ook beperken tot een aantal denkpluizen die misschien in overweging kunnen worden genomen.

Ik begin met De Lijn en met de bezettingsgraad bij De Lijn. We stellen vast dat er opnieuw een toenemend aantal reizigers is, gelukkig maar. In de optiek van die 35 miljoen euro denk ik dat we elke reiziger kunnen gebruiken. Dat betekent echter ook dat de fysieke afstand niet meer zo goed kan worden bewaard. In dat opzicht is het misschien een interessante denkoefening om eens te bekijken, nu de scholen stilaan opnieuw op gang komen, of schoolvervoer eventueel niet kan worden afgesplitst van het reguliere vervoer. Op die manier kan de druk op het regulier vervoer afnemen en kan de fysieke afstand misschien beter worden bewaard. Ik denk ook dat dit nuttig kan zijn wanneer we tot het aspect van de contact tracing komen. Ik zal daar straks nog op terugkomen.

Ik wil eerst even inpikken op een vraag van de heer Maertens in verband met het aanbod van de mondklappers in de winkels van De Lijn. Ik vind het ook jammer dat dit niet doorgaat en dat men daar geen oren naar heeft. Dat gaat hand in hand met zo'n klein flesje dat ook een heel belangrijk wapen is in die strijd tegen corona, namelijk handgel. Ik denk dat dit een verplicht wapen moet zijn in elke handtas, in elke binnenzak van elke gebruiker van De Lijn. Mensen staan dicht bij elkaar, gaan elkaar ook aanraken en misschien oppervlakken aanraken die iemand anders net voordien heeft aangeraakt. Die handhygiëne lijkt me dan ook bijzonder belangrijk, en het zou dan ook interessant zijn wanneer die in die winkels van De Lijn zou worden aangeboden.

Mevrouw Robeyns heeft het even gehad over de contact tracing. We weten allemaal dat het geen evidentie is, we horen de klachten, er zijn wel minder besmettingen hoewel er vandaag opnieuw een duidelijke stijging is. We ondervinden ook dat mensen niet echt geneigd zijn om hun contacten prijs te geven en het aantal mensen dat wordt bereikt, blijft vrij beperkt.

Eergisteren heb ik in het programma De Afspraak gezien dat over het systeem van contact tracing werd gesproken en dat de contactspeurders zeiden dat dit systeem niet voldoende werkt. Dan wordt teruggesproken naar de idee van een app. Ik denk dat het voor de reizigers van De Lijn nuttig kan zijn dat er een app bestaat die de contact tracing kan helpen. Iemand weet tenslotte niet naast wie hij op een bus zit of staat. Dat is een denkpluize die we zeker eens moeten bekijken. We moeten nagaan of we een dergelijke app kunnen invoeren voor mensen die het openbaar vervoer gebruiken. Dat kan, samen met het gescheiden schoolvervoer, heel interessant zijn om besmettingen bij jonge mensen te traceren. Scholieren kennen elkaar en als we dit kunnen regelen, zal de contact tracing samen met die app nog veel effectiever zijn.

Dat zijn een paar denkpluizen die ik hier lanceer. Ik hoop dat hierover kan worden nagedacht.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Mevrouw Brouwers, ik ben het eens met veel van de zaken die hier zijn gezegd en ik ben het er ook mee eens dat we moeten opletten het gebruik van De Lijn niet af te raden. Het is soms een vreemde communicatie. We zeggen dat mensen de bus kunnen nemen als ze niets anders hebben. Hoewel de minister nog niet heeft gereageerd, wil ik toch even reageren op uw voorstel dat ik heb gelezen in het opiniestuk dat u met de heer Ceysens hebt geschreven. Ik vind het boeiend dat Vlaamse volksvertegenwoordigers over nieuwe systemen

blijven nadenken, maar ik heb wel wat vragen bij het reserveringssysteem waarover ik in uw opiniestuk heb gelezen.

Ik snap dat er zeker voor internationale treinen, maar ook voor de treinen in sommige Europese lidstaten, al een uitgewerkt reservatiesysteem is. Dat werkt perfect, maar op een bus zie ik dat minder zitten. Ik ben sceptisch, want De Lijn slaagt er eigenlijk nog niet in om de realtime borden in een aantal belangrijke steden in Vlaanderen op peil te houden. Ik kijk even achter me, want daar zit een ervaringsdeskundige die elke dag ziet dat de realtime borden niet echt functioneren. Ik kan ook het monster van Loch Ness bovenhalen en over de Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer (ReTiBo) beginnen. *(Opmerkingen van Karin Brouwers)*

Mevrouw Brouwers, ik ben een grote fan van het openbaar vervoer en u hebt het over een lange termijn, maar ik zie De Lijn er niet toe in staat op korte termijn een reservatiesysteem op poten te zetten. De Lijn monitort een aantal zaken. Ik geloof meer in het mikken op het inzetten van bijkomende capaciteit tijdens de spitsuren op bepaalde lijnen, zeker na de versoepeling van een aantal maatregelen met betrekking tot scholen en werkgevers. Wat een reservatiesysteem betreft, zult u me moeten vergeven, maar op dit moment ben ik daar ietwat sceptisch over.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Brouwers, ik wil even op dat reservatiesysteem terugkomen. De Lijn heeft laten weten dat dit op dit ogenblik organisatorisch niet kan worden doorgevoerd. Dat is niet haalbaar. Enerzijds zijn de voertuigen van De Lijn aan een welbepaalde regio, maar niet aan welbepaalde lijn toegekend. Anderzijds vindt De Lijn dit niet altijd heel interessant voor de gebruiker zelf. Als hij zich heel strikt aan die reservatie moet houden, weet hij wel wanneer hij vertrekt, maar als hij wat later wil terugkomen, mist hij zijn reservatie en kan hij als het ware niet meer terugkomen. In die zin lijkt het De Lijn organisatorisch moeilijk haalbaar.

Indien u zegt dat dit in Nederland wel goed werkt, belet niets ons dat minstens eens te onderzoeken.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): In Nederland wordt gekeken of zoiets zou kunnen worden ingevoerd. Het is daar ook maar een denkpiste. *(Opmerkingen van minister Lydia Peeters)*

Minister, we zitten in nieuwe tijden en elke crisis biedt eigenlijk de mogelijkheid om na te denken over hoe het anders zou kunnen. Het gaat om een app om te reserveren. Als iemand merkt dat hij zijn bus of trein niet meer kan halen omdat het hier zo lang heeft geduurd, moet hij dat ook ongedaan kunnen maken. Het digitale is belangrijk. De EU zal daar ook op inzetten. Misschien kunnen we wel Europese middelen krijgen. Daar is gisteren al veel over gezegd. Ik heb u onderbroken, maar het is duidelijk dat het niet duidelijk was wat ik precies had gevraagd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik sta open voor alle mogelijke technologische vernieuwingen en ontwikkelingen. Als men iets kan leren uit een crisis, moet men dat zeker meenemen. We moeten dat in de toekomst zeker verder onderzoeken. Maar als het vandaag gaat over een reserveringssysteem zoals de belbus, dan zegt men dat het organisatorisch niet kan. Dat valt ook wel te begrijpen.

Mijnheer D'Haese, ik ben uw vraag over wat men toekomstgericht nog beter kan doen, inderdaad vergeten te beantwoorden. De Lijn blijft niet stilzitten en onderzoekt wat mogelijk is. Zij bekijken op dit ogenblik of ze bestekken kunnen laten

uitrollen. Zij houden daarbij rekening met nieuwe inzichten. Zij zouden een membraan dat zilverpartikels bevat kunnen aanbrengen op die elementen in een bus of een tram die vaak worden aangeraakt, de handvatten en de deuropening en dergelijke. Dat zilverpartikelmembraan zou een antimicrobiële werking hebben, waardoor de microben of de virussen op dat membraan zeer snel afgebroken zouden worden. Dat is interessant om in de toekomst verder te onderzoeken.

We zullen het verhaal van de 35 miljoen euro straks verder bekijken. Het niet afraden om de bus te nemen, mijnheer Rzoska, is inderdaad een beetje dubbel. In het begin stond dat in de richtlijnen van de Nationale Veiligheidsraad: doe aan telewerken en probeer zoveel mogelijk het openbaar vervoer te vermijden. Maar het openbaar vervoer bleef natuurlijk wel essentieel voor verplaatsingen. Sommige mensen hebben geen alternatief, zij zijn daarop aangewezen. Daarom werd initieel gezegd dat men zich tot essentiële verplaatsingen moest beperken: 'Als het niet nodig is, mijd dan het openbaar vervoer.' Wij willen natuurlijk niet dat men dat nu nog zegt en dat men dan ook zegt dat men automatisch de wagen moet nemen. De files zullen snel genoeg opnieuw aandikken. Daarom focussen wij volop op de duurzame vervoersmodi. Maar tegelijkertijd blijft de social distancing een belangrijk gegeven. Dan kunnen meer mensen het openbaar vervoer gebruiken, wat zeker belangrijk is als straks heel het economische en maatschappelijke leven op volle toeren zal draaien en opnieuw veel mensen het openbaar vervoer zullen gebruiken. We hopen dat alleszins, want nu is het inderdaad een financiële aderlating waarbij niemand gebaat is.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Er volgt na deze vier uur durende commissievergadering nog een lang onderdeel, ik ben dus meer dan voldaan.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, dank u voor de antwoorden.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, dank u voor de antwoorden. In China is het autogebruik na de crisis verdubbeld in vergelijking met wat het voor de crisis was. Dat moeten we echt vermijden. Daarom roep ik u op om samen met uw departement en met De Lijn te zoeken naar innovatieve systemen. We moeten echt alle creativiteit die er de laatste maanden is geweest, blijven gebruiken. Ik snap het dat De Lijn op dit moment andere zorgen heeft, maar ze moeten ook aan de toekomst denken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.