



Vlaams
Parlement

vergadering **C268**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 6 mei 2021

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitstel van de technische autokeuring ten gevolge van de coronamaatregelen – 2973 (2020-2021)	3
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de visie of het plan van aanpak voor De Lijn van de nieuwe directeur-generaal – 2956 (2020-2021)	5
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over coronabesmettingen bij het personeel van De Lijn – 3021 (2020-2021)	11
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het frezen van wegen met de Next Generation Concrete Surface-techniek – 3051 (2020-2021)	16
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de acties voor motorrijders – 3157 (2020-2021)	19
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitstelgedrag van jongeren voor het behalen van het rijbewijs – 3174 (2020-2021)	23

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitstel van de technische autokeuring ten gevolge van de coronamaatregelen – 2973 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, corona heeft een grote weerslag gehad op de hele samenleving, ook op het gebied van autokeuring. Voertuigen die moesten worden aangeboden tussen 3 maart en 3 juni 2020 hebben een verlengde geldigheid gekregen tot en met 4 november 2020.

De eigenaars werden ervan verwittigd dat de nieuwe jaarlijkse keuring berekend werd op basis van de initiële datum en dus niet de effectieve datum van aanbidding. Met andere woorden: het corona-uitstel werd niet doorgetrokken. Dat heeft als gevolg dat sommige auto-eigenaars al na zes maanden opnieuw naar de keuring moesten gaan. Zij waren daarover misnoegd, wat begrijpelijk is. Na een korte periode moesten zij hun voertuig, dat perfect technisch in orde was, opnieuw aanbieden. Bovendien waren er vanwege de lange wachttijden ook eigenaars die geen afspraak konden krijgen voor 4 november, waardoor zij een bijkomende boete moesten betalen wegens nalatigheid of zich moesten begeven naar andere keuringstations, veel verder van hun woonst gelegen. Zij voelen zich daardoor dubbel gestraft.

De Vlaamse Ombudsdienst werd daarover geconsulteerd en heeft op de klachten gereageerd. De Ombudsdienst heeft gezegd dat het de bedoeling is om zo snel mogelijk terug naar de orde van de dag te gaan om dezelfde ellenlange wachtrijen als tijdens de eerste lockdown te vermijden. De Ombudsdienst kijkt naar de keuringcentra zelf om te komen tot een vlottere dienstverlening.

Minister, wat is uw standpunt inzake het niet-doortrekken van het corona-uitstel? Bent u van oordeel, gelet op de vele klachten hierover, dat bijstellingen of bijkomende informatiecampagnes nuttig zouden zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Moors, voor uw vragen. Ik begin met uw tweede vraag. U zegt dat er een heel aantal klachten zijn geweest. Per maand worden er gemiddeld ongeveer 190.000 personenvoertuigen en lichte vrachtauto's voorgereden in de keuringcentra, 190.000 per maand. Als we dan specifiek kijken naar de maand april 2020, geeft de administratie mij aan dat er 3 klachten waren van burgers die sneller dan na een jaar naar de periodieke keuring moesten gaan. Dat om het toch even in de juiste context te plaatsen.

Wij hebben daarover zeer breed gecommuniceerd. Zelf heb ik daarover af en toe persoonlijk een melding gekregen van iemand die op een veel kortere termijn zijn auto moest laten herkeuren. Er is heel breed over gecommuniceerd. Iedereen die het wilde weten, kon er wel degelijk van op de hoogte zijn.

Verder wil ik heel duidelijk benadrukken dat die vaste referentiedatum op het keuringsbewijs zorgt voor een goede spreiding van het aantal voertuigen dat zich in de keuringcentra op jaarbasis aanmeldt. Door de sluiting begin 2020 was er inderdaad een tijdelijke opstopping. Maar ook toen hebben we gevraagd om zich zo snel mogelijk aan te bieden om te vermijden dat men anders in de toekomst langere wachtrijen zou krijgen. Kortom, daar is heel breed over gecommuniceerd. Dat betekent natuurlijk dat mensen die zich later hebben aangeboden, zich sneller dan in een normale cyclus opnieuw moesten aanbieden met hun voertuig.

Ik moet andermaal benadrukken dat een periodieke keuring een momentopname is en dat de keuringen ook te maken hebben met verkeersveiligheid, namelijk kicken of de voertuigen die in het verkeer circuleren, aan alle veiligheidsvoorschriften voldoen. In die zin is het van algemeen belang dat we blijven vasthouden aan het tijdig keuren van alle wagens. Die vaste referentiedatum zorgt voor een goede spreiding, zodat we hopelijk vanaf volgend jaar weer in een volkomen normale situatie de keuringen kunnen laten doorgaan.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, dank u voor uw uitleg. Ik heb zojuist aangegeven dat de Ombudsdienst toch wel kijkt naar de keuringscentra voor een vlottere dienstverlening. Men stelt voor om een centraal telefoonnummer naar voren te schuiven waar een afspraak kan worden gemaakt bij eender welk keuringscentrum, en te bekijken hoe de websites van de keuringscentra duidelijker kunnen worden gemaakt.

Minister, hebt u al samengezeten met de vier firma's die toch wel een soort van monopolie hebben voor de veiligheidskeuring, om te kijken of die opdracht in fatsoenlijke omstandigheden vervuld kan worden? Of plant u dat nog te doen in de toekomst?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik kan me alleen maar aansluiten bij de vragen van mevrouw Moors. Ik ben deze week zelf naar een controlecentrum moeten gaan met de wagen. Ik heb gelukkig een groene kaart gekregen, zelfs met een VL-sticker op de nummerplaat. Dat wil dus al wel wat zeggen. Ik was zeer tevreden.

Ik was amper vier dagen te laat, omdat alles vol zat en dan krijg je die boete. Ik lig daar niet van wakker, maar ik kan me wel voorstellen dat er mensen zijn die zich daaraan storen. Minister, is het toch niet mogelijk dat mensen die zich binnen de perfecte termijn waarbinnen ze zich moeten aanbieden, zich registreren, zodat ze die boete niet krijgen, zelfs wanneer alle reservaties vol zitten en ze buiten het tijdsblok van die groene kaart komen. Ik denk dat dat toch eens moet worden bekeken. Ik vind het bijzonder jammer dat mensen die zich correct registreren, toch nog een boete aan hun broek gesmeerd krijgen, zij het maar een boete van enkele euro's, omdat er gewoonweg geen plaats is. Ik hoop dat daar toch wel iets aan kan worden gedaan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende suggesties. Ik neem ze zeker ter harte, zowel die van mevrouw Moors als die van de heer Verheyden.

Tegelijkertijd moet ik meegeven dat we wel degelijk kennis hebben genomen van de opmerkingen van de Ombudsdienst. Ook die hebben we al overgemaakt.

De gesprekken met de sector lopen op dit ogenblik. U stelt terecht dat wanneer men enkele dagen te laat is, men toch een boete krijgt. Dat is natuurlijk niet wenselijk. De meeste mensen willen zich wel tijdig in regel stellen, daar ben ik van overtuigd. Wat dat betreft, kan ik u meegeven dat de gesprekken met de sector wel degelijk lopende zijn. Wij kunnen hen natuurlijk niet dwingen, maar we kunnen wel het gesprek in die richting sturen en vragen om de bedenkingen die de Ombudsdienst heeft gelanceerd, ter harte te nemen.

We nemen dat allemaal mee. Ik hoop dat we zo snel mogelijk volledig orde op zaken hebben en dat we van die lange wachtrijen af zijn.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, dank u voor de antwoorden. We hopen allemaal dat corona eindelijk onder controle zal geraken. Het einde is in zicht. Dan zullen deze problemen zich ... *(Het geluid van Rita Moors valt weg.)*

De voorzitter: Mevrouw Moors, u bent weggevallen, maar ik denk dat we de vraag kunnen afsluiten.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de visie of het plan van aanpak voor De Lijn van de nieuwe directeur-generaal – 2956 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, dit is een opvolgvraag, nadat we het de laatste maanden toch heel vaak over De Lijn hebben gehad.

Tijdens de paasvakantie, midden april, heeft de nieuwe directeur-generaal van De Lijn, Ann Schoubs, haar nieuwe plan van aanpak voor vervoersmaatschappij De Lijn, haar 'Visie 2030', uiteengezet. Ik zag haar onder meer in een heel uitgebreid interview op Kanaal Z, waar ze voor een groot deel herhaalde wat ze in deze commissie ook al had verteld. Ze kondigde aan om prioritair in te zetten op klanttevredenheid, die op een dieptepunt zit, zoals we ondertussen weten. Ze wil ook inzetten op stiptheid en het opnieuw centraal zetten van de reiziger. Dat zijn allemaal zeer positieve dingen.

Ze wil ook de ticketprijzen meer integreren, het aanbod flexibeler bijsturen, de informatiestroom verbeteren enzovoort.

Ze drukte opnieuw haar bezorgdheid uit over de veroudering van het rollend materieel en over de slechte toestand van bepaalde infrastructuur en van de stelplaatsen. Er werd, bijna terloops, vermeld dat bepaalde stukken tramlijn niet meer gebruikt worden wegens te onveilig. Ze deed haar beklag over de jarenlange besparingen in het exploitatiebudget en over de nood om het investeringsbudget te verhogen.

Wat betreft de nieuwe beheersovereenkomst pleit mevrouw Schoubs voor meer flexibiliteit, onder andere in de dienstregeling en in de tarieven, en voor een verhoging van de kostendekkingsgraad. Dat is een 'golden oldie' die altijd terugkomt maar die ook noodzakelijk is, denken wij.

Ik vond dat we nog eens moesten terugkomen op de vergroening en elektrificatie van de busvloot. Mevrouw Schoubs gaf aan dat de doelstellingen in het regeerakkoord bij de huidige beschikbaarheid van middelen niet gehaald kunnen worden. Dat weten we sinds de hoorzitting. Ze zei: "Voor de vergroening van onze bussen krijgen we 96 miljoen euro, terwijl we 3 miljard euro nodig hebben. Dat is een kruimel." Dat is een letterlijk citaat. Op zich is dat voor ons in deze commissie allemaal niet nieuw, want bij de hoorzitting rond de deconsolidatie en vergroening van De Lijn werd al een gelijkaardig signaal gegeven. Het viel mij toch op dat zij niet meer repte over de mogelijke deconsolidatie.

Minister, we zijn ondertussen toch weer bijna twee maanden verder. Ik heb dus een aantal vragen. Hebt u sinds de vermelde hoorzitting en de daaropvolgende

interpellatie van collega Robeyns, nog gesprekken gehad met De Lijn over de noden ter zake?

Houdt u vast aan de vooropgestelde deadlines van 2025 en 2035, en hoe gaan we die halen?

Hoe zal de vergroening concreet worden aangepakt, met name in de stadskernen? We hadden al gezegd dat dat niet klopt want die lijnen rijden over die kernen. Is er nu al een zicht op hoe men het precies zal berekenen om te weten wat normaal in stadskernen rijdt en dat men op die trajecten elektrisch of hybride gaat rijden?

Bestaat de intentie nog om de vergroening van De Lijn eventueel te financieren via deconsolidatie? Wat is de stand van zaken hieromtrent? Ik herinner me dat de heer Descheemaecker, voorzitter van de raad van bestuur, een aantal pistes heeft opgenoemd, ook gecombineerde pistes met andere financieringsmogelijkheden. Heeft de raad van bestuur nu al een beslissing genomen over welke richting het uitgaat zodat u verder kunt met de regering om daar een definitieve beslissing in te nemen?

De belangrijkste vraag: werden de gesprekken voor de nieuwe beheersovereenkomst al opgestart en hoe lopen die? Is er een kalender afgesproken? Tegen wanneer denkt u zelf te kunnen landen met die beheersovereenkomst? Er moeten nog heel wat knopen worden doorgemaakt na al de vergaderingen die we hebben gehad met De Lijn. Die zullen allicht in de beheersovereenkomst hun beslag krijgen. We kijken daar toch naar uit. Misschien kunt u ondertussen al een stand van zaken geven.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Brouwers, dank u voor uw vraag.

Over de visie of het plan van aanpak gelanceerd door mevrouw Schoubs, hebben we met aandacht alle interviews gelezen. Ik kan alleen maar zeggen dat ik blij ben dat het verhaal dat zij heeft gebracht, volledig in lijn ligt met wat wij in onze beleidsnota telkens hebben gezegd. Het belangrijkste daarbij is dat men aangeeft dat de reiziger centraal moet worden gesteld in heel het verhaal van het openbaar vervoer en tegelijkertijd dat de uitdagingen inzake de elektrificatie groot zijn en dat men ten volle wil inzetten op de elektrische bussen. Ook daar staan wij volledig achter.

U weet ook dat wij in december een aantal brieven hebben gericht naar De Lijn met de vraag om te kiezen voor de elektrificatie en niet vast te houden aan de oudere plannen.

Dat daar veel geld voor nodig is, dat weten wij natuurlijk. Het bedrag van 3 miljard euro is door u genoemd. Wij hebben een busvloot van ruim 2500 bussen. Het is de intentie om die busvloot te vergroenen, maar niet in een jaar of in een legislatuur. Dat wordt uitgezet over een tijdsbestek van nu tot 2035. Ik stel alleen maar de vraag om daar zo snel mogelijk werk van te maken.

Het klopt dat we dit jaar vanuit de relancemiddelen een bedrag van 93 miljoen euro aan De Lijn ter beschikking hebben gesteld, met de expliciete vraag om daarmee in te zetten op elektrificatie. Eerst wilde men daar hybride bussen mee aankopen. Wij hebben gevraagd om ten volle in te zetten op elektrificatie, niet alleen van de voertuigen maar ook van de stelplaatsen, want dat mag men niet vergeten. Het totale bedrag dat we dit jaar ter beschikking stellen voor investeringen aan De Lijn is 318 miljoen euro. Er moet natuurlijk ook geïnvesteerd worden in tramlijnen, tramtoestellen en stelplaatsen.

U weet dat in het regeerakkoord een tweedelige doelstelling vooropgesteld werd: stadskernen in 2025 en heel Vlaanderen tegen 2035. Aan de doelstelling heel Vlaanderen in 2035 houden we absoluut vast. Ik denk dat iedereen in deze commissie achter deze doelstelling staat en dat absoluut wil realiseren. Wat betreft de stadskernen verwijs ik naar de gedachtewisseling in de commissie met de mensen van De Lijn zelf. De bussen stoppen niet aan de stadskernen. Als we ervoor moeten zorgen dat die stadskernen volledig emissievrij zijn, zou de facto 70 procent van de busvloot onmiddellijk vergroend of geëlektrificeerd moeten zijn. Dat is natuurlijk een onhaalbare zaak. Maar wat van het meest doorslaggevende belang is, is te zorgen voor de grootst mogelijke verbetering van de luchtkwaliteit, die in de stedelijke context vaak slechter is dan in meer perifere gebieden. Daar moeten we ten volle op inzetten. De Lijn heeft ook aangegeven dat te willen doen door een zo snel mogelijke uitfasering van de euro 3- en euro 4-bussen. Helaas zitten we vandaag nog altijd met een kleine 800 vervuilende bussen, die enorm verouderd zijn. Die moeten we er zo snel mogelijk uit halen. Dat wordt gedaan door al volop in te zetten, het voorbije jaar en ook nu nog, op de e-hybridebussen die straks volledig kunnen worden omgevormd tot elektrische bussen. Op die manier proberen we al zeker een belangrijk antwoord te geven op het verhaal van de luchtkwaliteit, want daar doen we het finaal allemaal voor.

Voor uw vraag hoe we de vergroening verder gaan aanpakken, kunnen we verwijzen naar het plan van aanpak van De Lijn. Helaas is op de vorige raad van bestuur het bestek voor de e-bussen nog niet goedgekeurd. Ik hoop dat dat zeker op de agenda van de volgende raad van bestuur wordt geplaatst. Het is aan het management van De Lijn om dat te bepalen. Ik denk alleszins dat we zo snel mogelijk moeten inzetten op die bestekken en lastenboeken, zodat we effectief werk kunnen maken van de e-bussen.

Wat betreft de financiering van de vergroening van De Lijn, is het zo dat die 3 miljard euro niet onmiddellijk op tafel ligt. Het is alleszins de ambitie van de Vlaamse Regering om tegen 2035 ervoor te zorgen dat heel Vlaanderen emissievrij is. Die ambitie betekent natuurlijk dat daarvoor de nodige middelen op tafel moeten worden gelegd en dat we moeten zoeken naar hoe dat moet worden gefinancierd.

Houden we vast aan de deconsolidatie? Dat verhaal is nog altijd in onderzoek bij De Lijn. Zij hebben een aantal aftastende gesprekken gehad, niet alleen over de deconsolidatie maar ook over andere vormen van alternatieve financiering. Men bekijkt aan de hand van diverse berekeningen wat nu de beste keuze zal zijn om te komen tot de financiering tout court. Of dat nu gaat via deconsolidatie, publiek-private samenwerking (pps), een reguliere lening of decretale verankering, er zal iets moeten gebeuren als we willen vasthouden aan die ambitie die ingebed is in het regeerakkoord.

Wat betreft de beheersovereenkomst zijn werkgroepen bezig en lopen er ook inhoudelijke gesprekken. De bedoeling is dat men zo snel mogelijk een ontwerpvisie kan voorleggen aan de Vlaamse Regering. U weet dat dat ook nog naar de Inspectie van Financiën en dergelijke moet. Daarna kan dat zo snel mogelijk naar het parlement komen. Het zal waarschijnlijk na het zomerreces zijn. Alleszins wordt daar volop aan gewerkt. We hopen daar zo snel mogelijk meer duidelijkheid over te kunnen geven.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, dank u wel voor de update van een en ander. Het is een verhaal dat altijd terugkomt. Het is goed dat u zegt dat u in de stedelijke context de luchtverontreiniging naar beneden wilt halen. Het is natuurlijk de doelstelling van het regeerakkoord om in de eerste plaats daar die emissievrije bussen te laten rijden. Daar wonen ook zeer veel mensen. Aangezien de lijnen over die

grenzen lopen, blijft daar een stuk onduidelijkheid. Het zou goed zijn om in het kader van de beheersovereenkomst op zijn minst te vragen aan De Lijn – we kunnen dat volgens mij op dit ogenblik ook al doen – hoeveel kilometers er in die centrumsteden en andere stadskernen per dag gereden worden. Dit kan men dan afzetten tegen trajecten waar elektrische bussen kunnen rijden, want er is natuurlijk een beperking van de range voor de elektrische bussen. Die rijden geen 1000 kilometer in een keer. Ik mis toch nog een beetje hoe men precies berekent wat we normaal dagelijks in de stadskernen rijden en hoeveel bussen daarvoor nodig zijn.

Die nieuwe bussen moeten worden gekocht. U hebt gezegd dat de heel oude euro 3- en euro 4-bussen zullen worden uitgefaseerd. Dat zijn er nog 800. Ik hoop dat dat snel kan gaan, want men heeft dat blijkbaar weer uitgesteld. Er is nog altijd geen beslissing genomen. Het is goed dat we daar regelmatig op terugkomen en aanmoedigen om daarmee vooruit te gaan.

Ik vraag me ook af of er samenwerking is met de steden om de luchtverontreiniging daar te meten. Ik denk dat samen met de minister van Leefmilieu en de steden zelf eens moet worden bekeken wat de impact op termijn is. Dat moeten we dan kunnen meten. Hoe is het met de luchtverontreiniging op dit moment? Als men de komende jaren begint te elektrificeren, want tegen 2025 moet er een zichtbaar resultaat beginnen te komen, wat is dan het verschil? We moeten ervoor zorgen dat dit kan worden gemeten.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers, kunt u afronden?

Karin Brouwers (CD&V): Zeker, voorzitter.

Ook de precieze financiering wordt altijd maar vooruitgeschoven. Ik ga ervan uit dat men daar stilaan kan landen. Ik ben zeer blij te vernemen dat we stilaan naar een ontwerpversie van de beheersovereenkomst kunnen uitkijken en dat we daar kort na het zomerreces zicht op zullen hebben.

Ik heb geen verdere vragen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Brouwers, dank u voor de interessante vraag.

We hebben allemaal de interviews met de directeur-generaal van De Lijn gelezen. Het waren scherpe maar ambitieuze interviews. Mevrouw Schoubs schrijft zich duidelijk in in de doelstellingen van de Vlaamse Regering. Maar, minister, ze zegt er ook bij dat ze dat met de huidige middelen niet kan doen en dat er boter bij de vis moet komen. Als we een performant openbaar vervoer willen hebben, dan moeten we meer durven te investeren in De Lijn. Dat gaat niet alleen over elektrificatie. Maar omdat vandaag uitgebreid wordt ingegaan op dat dossier, wil ik daar een paar dingen over zeggen.

De essentie is dat de doelstelling, die al flou geformuleerd was in het regeerakkoord, om tegen 2025 de stadskernen emissievrij te bedienen, niet gehaald wordt. Er worden pogingen gedaan om in de goede richting te werken, dat wil ik erkennen. Ik wil het niet wegzetten als iets dat sowieso helemaal fout loopt. Ik denk dat we vooral nood hebben aan een duidelijke blik richting 2035. Hoe gaan we dat aanpakken? Hoe gaat de Vlaamse overheid zorgen voor die massieve investering?

Ik maak hier de kanttekening bij dat minister Diependaele al heeft gezegd dat de tijd van geld uitgeven voorbij is en dat men gaat zoeken naar besparingen. Dat zal gepaard gaan met het feit dat u op zoek moet gaan naar middelen voor investe-

ringen in elektrificatie. Die elektrificatie zal heel veel geld kosten. Als we alle stelplaatsen een make-over geven, als we die eindelijk kunnen vernieuwen, wat echt nodig is, want op heel veel plaatsen zijn die ongelooflijk gedateerd, en als we de bussen vernieuwen, dan kunnen we een performant openbaar vervoer aanbieden.

Minister, u kijkt naar De Lijn voor de aanbesteding van de bussen die toegezegd zijn, maar er zijn bij mijn weten nog altijd geen middelen voor voorzien. Eigenlijk hebben we nood aan een tijdspad van vijftien jaar met investeringen waarbij over meerderheden die in de toekomst kunnen worden gevormd heen, het parlement zegt dat de Vlaamse overheid de komende vijftien jaar dat traject samen met De Lijn moet lopen. In welke mate werkt u aan zo een duidelijk investeringsplan? Wilt u dat bijvoorbeeld ook in de beheersovereenkomst laten inschrijven? Zult u daar de instemming van het parlement voor vragen zodat u bent ingedekt, enerzijds tegen toekomstige wisselende meerderheden en anderzijds tegen collega's van u die eerder willen besparen dan investeren in De Lijn?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, u zegt duidelijk dat de doelstelling tegen 2025 niet haalbaar is. Wat ons betreft is dat niets nieuws onder de zon. Wij zeggen al langer dat wanneer de nodige middelen niet worden voorzien, u luchtkastelen aan het verkopen bent. Waar ik wel verwonderd over ben, is het gemak waarmee daarover heen wordt gegaan. 'We hebben een doelstelling in het regeerakkoord. We gaan ons daar niet aan houden. We zullen wel zien of het tegen 2035 wel zal lukken. We hadden een doelstelling om basisbereikbaarheid te halen tegen 1 januari 2021. Dat is niet haalbaar. Zero-emissie tegen 2025: niet haalbaar. Financiering van de elektrische vloot: geen middelen, we zoeken naar alternatieven.' Minister, geef toe, dat is toch niet echt een fraai rapport.

We hebben naar aanleiding van mijn laatste interpellatie een motie voorgelegd waarin we niet meer vroegen dan die middelen te voorzien die noodzakelijk zijn om het zero-emissieprogramma van De Lijn uit te voeren. Die motie is weggestemd. Ik wil de vraag nog eens herhalen om de noodzakelijke middelen te voorzien.

Voorzitter, tot nu toe hebben we het plan van de directeur-generaal alleen nog maar via de media kunnen vernemen. Zou het niet zinvol zijn om de directeur-generaal haar plan eens aan ons te laten komen toelichten?

De voorzitter: We zullen dat straks bespreken, collega Robeyns.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, ofwel hoort u niet goed ofwel wilt u het niet horen, maar ik heb niet gezegd dat ik niet vasthoud aan het regeerakkoord. Ik heb wel heel duidelijk verwezen naar wat hier in de gedachtewisseling aan bod is gekomen. Als men zegt dat alle bussen in stadskernen automatisch e-bussen zouden moeten zijn, dan is dat niet haalbaar, want de bussen stoppen niet aan de grens.

Wil dat zeggen dat wij de luchtkwaliteit in de stedelijke kernen niet van belang vinden? Dat heb ik helemaal niet gezegd. De Lijn en ook wij zetten daar ten volle op in. We willen zoveel mogelijk emissievrij rijden in de stedelijke kernen, maar het liefst in heel Vlaanderen, want de luchtkwaliteit is overal van belang. We weten ook dat de luchtkwaliteit in de stedelijke context meestal slechter is. Wat doet De Lijn daarom? Dat is volop inzetten op zuivere bussen en op het uitfaseren van de euro 3- en euro 4-bussen. Die zorgen voor vuile lucht en daar moeten we zo snel mogelijk van af. Daarom moeten die bussen zo snel mogelijk uitgefaseerd worden en vervangen door zuivere bussen.

Ik wil u graag even de cijfers meegeven. Ik heb daarstraks al gezegd dat we 2500 bussen hebben. Alle stedelijke kernen in één beweging volledig emissievrij maken of er alleen kiezen voor elektrische bussen, betekent dat 70 procent van de 2500 bussen automatisch elektrisch zouden moeten zijn. Dat is niet haalbaar en dat weet u ook. Het zou zelfs geen goed bestuur zijn als we nu plots zouden zeggen dat we van die 2500 bussen, de euro 5- en de euro 6-bussen, die van een heel andere kwaliteit zijn, en zeker de ruim 700 tot 800 euro 5- en euro 6-hybridebussen, die wel degelijk emissievrij in de stadskernen kunnen rijden, zouden vervangen. De Lijn heeft zich ook geëngageerd om ervoor te zorgen dat de hybridebussen alleszins elektrisch rijden in de stedelijke kernen. Wij houden dus wel degelijk vast aan het regeerakkoord.

Mevrouw Brouwers en mijnheer Bex, we houden vast aan het plan van elektrificatie dat is uitgerold door De Lijn en opgenomen in het visieplan van de directeur-generaal. Dat focust op drie pijlers: de elektrificatie van de busvloot, e-hybridebussen en de elektrificatie van de bussen bij de pachters. Zoals terecht gesteld, gaat het niet alleen over de vervanging van de 2500 bussen, maar ook over de stelplaatsen die zo snel mogelijk moeten worden vernieuwd.

Een bedrag van 3 miljard euro is veel geld. Dat bedrag is nodig tussen nu en 2035. Wat de heer Bex zegt en wat mevrouw Brouwers beaamt, is dat er het engagement is van deze Vlaamse Regering om in te zetten op de vergroening van de vloot. We zullen dat niet in één legislatuur kunnen doen. We kunnen niet tegen 2024 de 2500 bussen allemaal volledig vergroend hebben, maar we werken er wel ten volle aan. 3 miljard euro, gerekend op de periode vanaf nu tot 2035, betekent een gemiddeld bedrag van 231 miljoen euro op jaarbasis. U weet dat in het verleden er gemiddeld een bedrag van 140 tot 150 miljoen euro voor investeringen per jaar werd uitgetrokken. Dit jaar heb ik een bedrag van 318 miljoen euro uitgetrokken. Daarvan gaat een kleine 100 miljoen euro naar de bussen, 50 miljoen euro naar de tramtoestellen en 26,8 miljoen euro naar de stelplaatsen. Kortom, we moeten investeren in verschillende facetten.

We weten dat er een onderhoudsachterstand is, zowel bij de stelplaatsen als bij de vloot. We kunnen die niet in één dag wegvegen, maar we werken er wel ten volle aan.

Daarom moet er alternatieve financiering gezocht worden. Ik denk niet dat we het ons kunnen permitteren om hier te zeggen dat we gaan besparen, absoluut niet. Het gaat hier over de luchtkwaliteit. Het gaat over de gezondheid. Het gaat over het openbaar vervoer, waar heel wat mensen op aangewezen zijn, en dat ook past in onze 'modal shift'. We moeten daar dus ten volle op inzetten en kunnen daar niet op besparen. En dus moeten we ook een meerjarenplan uittekenen van hoe we volop gaan inzetten op de vergroening van de vloot en de stelplaatsen, en ook hoe we de pachters daar ten volle bij gaan betrekken. U mag mij daar wekelijks vragen over stellen. Ik hoop dat we daar snel groen licht voor krijgen.

Op dit ogenblik is het management van De Lijn bezig met de berekeningsmodellen van hoe men die alternatieve financiering het best in de markt gaat zetten. Gaat dat via deconsolidatie? We weten dat ook daar corona roet in het eten gegooid heeft. De eigen ontvangsten van De Lijn geven in het jaar 2020, en tot op de dag van vandaag in 2021, een volledig vertekend beeld, met nog altijd veel minder reizigers dan in een reguliere periode. Dat maakt het allemaal moeilijker. Men moet een flashback nemen van drie jaar om te kijken of dat allemaal kan standhouden via een verhaal van deconsolidatie. Ik denk dus dat een decretale verankering hier inderdaad de beste oplossing zal zijn, opdat De Lijn ook naar de toekomst in een meerjarenplan die garanties kan krijgen dat er wordt ingezet op de vergroening van de vloot.

Mevrouw Brouwers, de luchtkwaliteit wordt vandaag inderdaad al veel gemeten. We kunnen natuurlijk niet uitdistilleren wat de inbreng in de verbetering van de luchtkwaliteit is door met groene of hybride bussen te rijden. Wat met andere voertuigen? Ik denk dat het hier ook een taak is van eenieder. U weet dat wij met onze Clean Power for Transport (CPT) ook volop inzetten op laadinfrastructuur. De Federale Regering onderzoekt nu mee om de salariswagens en zodoende ook de tweedehandsvoertuigen zo snel mogelijk vergroend te krijgen. Het is een en-en-verhaal. We zullen daar zeker nog meermaals op terugkomen. Ik wil alleszins dat men zo snel mogelijk werk maakt van de vergroening van De Lijn. We zullen daar inderdaad zo snel mogelijk de nodige middelen voor verankeren, zodat er ook daar zekerheid is bij het management van De Lijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Bedankt, minister.

Ik denk dat de ambitieuze visie van de nieuwe directeur-generaal wel spoort met de ambitieuze visie van uzelf en de regering. We moeten echt zorgen dat in die beheersovereenkomst dan een aantal zaken toch wat concreet worden uitgewerkt. Ik herinner mij van vroegere beheersovereenkomsten dat daar bijvoorbeeld een bijlage in zat rond de nota over de vergroening van de vloot. Misschien moet het deze keer dan niet in de bijlage. Collega Bex zei dat we vijftien jaar vooruit moeten denken. Absoluut, ik ben het daar helemaal mee eens. Maar zo'n beheersovereenkomst is natuurlijk maar voor vijf jaar. Maar je zou kunnen zeggen dat we de ambities voor de volgende vijf jaar erin zetten, en dan in de bijlage hoe dat traject naar 2035 gaat lopen, zodat we dat allemaal concreet kunnen zien, met de cijfers in de hand, hoe het precies gefinancierd wordt. Ik hoop dat het tegen dan ook wel duidelijk is. In die zin moet het de komende maanden allemaal toch wat vooruitgaan.

Ik wens u er veel succes mee, want wij staan absoluut achter die vergroening van de vloot. Maar we moeten dat op een realistische manier doen. Daar volg ik u zeker in.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over coronabesmettingen bij het personeel van De Lijn – 3021 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, op 21 maart werd bekend dat een chauffeur van De Lijn is overleden aan corona. Dat is een bijzonder tragisch feit. Ik wil ook absoluut mijn medeleven betuigen. Het is vandaag ook nog niet duidelijk waar de besmetting juist plaatsvond. Ik wil daarvoor, voor alle duidelijkheid, ook niemand met de vinger wijzen. Dat is helemaal niet de bedoeling.

Ik denk wel dat zo'n voorval met een chauffeur die voor een van onze overheidsdiensten werkt, ons er echt toe moet aanzetten om extra aandacht te besteden aan de veiligheid op het werk. Specifiek voor De Lijn is daarom de vraag of er op dit moment en doorheen de hele crisis voldoende maatregelen genomen worden en werden om besmettingen tegen te gaan.

Ik heb u in oktober een schriftelijke vraag gesteld over de cijfers van het aantal besmettingen bij het personeel van De Lijn. Uit het antwoord bleek toen dat die

cijfers niet bijgehouden werden. Ik moet zeggen dat ik dat op zijn minst opmerkelijk vind. IDEWE doet normaal gezien het contactonderzoek voor De Lijn. Dat zou normaal gezien toch in hun database moeten zitten, maar dat kon blijkbaar niet worden opgevraagd.

In een andere schriftelijke vraag vroeg ik naar de resultaten van de inspecties van preventieadviseurs langs de stelplaatsen. Ook wat dat betreft was er op het moment van het antwoord van de minister geen duidelijk overzicht beschikbaar over de situatie rond coronapreventie in alle stelplaatsen.

Ik vind dat toch twee opmerkelijke zaken, midden in die grote gezondheidscrisis die we meemaken. Daarom heb ik een aantal vragen over het coronabeleid bij De Lijn en over de besmetting en het overlijden van de chauffeur.

Heeft De Lijn een onderzoek ingesteld om na te gaan of de besmetting van de overleden chauffeur heeft plaatsgevonden tijdens zijn werkuren? Zo niet, wilt u dat laten onderzoeken?

Kunt u zeggen wat de resultaten waren van de inspectieverslagen van de preventieadviseur in de stelplaats en de personeelslokalen waar de overleden chauffeur actief was?

Mijn schriftelijke vraag over de besmettingscijfers bij De Lijn dateert van een half jaar geleden. Houdt De Lijn ondertussen wel gegevens bij over het aantal besmettingen? Indien dat het geval is, zijn er bij De Lijn clusteruitbraken vastgesteld?

We zijn momenteel op een punt in de pandemie waarop we voorzichtig kunnen beginnen met evaluaties te maken. Het is nog niet achter de rug, maar we hebben er toch al een groot deel van de rit op zitten. Hoe evalueert u de maatregelen die door De Lijn werden genomen om besmettingen te vermijden, zoals ontsmetting van de bussen, afscheiding van de stuurposten, afstandsregels in de personeelsruimtes? Ziet u zelf nog ruimte voor verbetering?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vraag, mijnheer D’Haese. Uiteraard is het enorm te betreuren dat er een COVID-19-slachtoffer is gevallen binnen de organisatie van De Lijn. Tout court is elk slachtoffer van COVID-19 een drama voor de familie en de onmiddellijke omgeving. Laat me dat eerst duidelijk stellen. Ik wil zeker ook mijn steun aan hen betuigen.

Bij elke melding van een mogelijke besmetting binnen de organisatie van De Lijn onderneemt De Lijn uiteraard de nodige acties. Samen met de externe dienst voor preventie wordt in voorkomend geval ook onmiddellijk contactopsporing opgestart, zoals het uiteraard ook voorgeschreven is. En waar aangewezen wordt eveneens, samen met de bedrijfsarts, een specifieke en participatieve situatietanalyse doorgevoerd.

In dit spijtige geval, waar u nu specifiek naar verwijst, kon geen verband worden gevonden met een mogelijke besmetting op de werkvloer. Dat is alleszins wat De Lijn mij hieromtrent duidelijk meegeeft.

De maatregelen die in de stelplaats van de overleden chauffeur genomen zijn, zijn voor alle locaties van De Lijn dezelfde. Ze krijgen allemaal dezelfde steekproefsgewijze controles. Die worden telkens opnieuw uitgevoerd door de externe dienst voor preventie en/of door de dienst sociale arbeidsinspectie. Het uitgangspunt is om er continu over te waken dat alle maatregelen ook worden nageleefd. U kent alle maatregelen natuurlijk: hygiënische maatregelen, ontsmettingsmaatregelen,

afstand houden en dergelijke meer. Er wordt telkens gecontroleerd of al die maatregelen ook ten volle worden gerespecteerd.

Voor de stelplaats in Brugge was er een inspectie door de externe dienst op 17 maart laatstleden. In het verslag daarvan wordt geen melding gemaakt van een of andere grote tekortkoming. Er zijn misschien wel een paar knipperlichten, zo meldt De Lijn mij. Men geeft in het rapport mee dat de medewerkers er continu op gewezen moeten blijven worden dat ze de anderhalve meter afstand moeten respecteren. Dat staat specifiek opgenomen in het verslag, alsook dat in alle lokalen telkens voldoende preventiemiddelen voorhanden moeten zijn. Dat betekent dat er voldoende zeep, wegwerphanddoekjes en dergelijke aanwezig moet zijn. Dat staat er specifiek in opgenomen.

De Lijn houdt omwille van de wet op de privacy en het medisch geheim niet bij in welke mate werknemers getroffen zijn door COVID-19. U weet dat we bij De Lijn ruim 7500 werknemers tellen. Ze houden dat als dusdanig dus niet allemaal bij, en ook geen besmettingscijfers van hun personeel. Dat is wat u inderdaad ook al geantwoord is op uw eerdere schriftelijke vraag.

Hoe evalueer ik tot slot de maatregelen die door De Lijn zijn genomen? Voor De Lijn, net zoals voor andere sectoren, werd een protocol opgemaakt met daarin zeer duidelijke afspraken. Dat protocol is ook gepubliceerd op de website van De Lijn en is daar te consulteren. Het is ook voor advies voorgelegd aan het coronacommissariaat en is daar ook goedgekeurd. Er waren initieel een aantal opmerkingen en aanpassingen – ik praat nu over een aantal maanden geleden. Er zijn aanpassingen op doorgevoerd, en finaal is het dan ook goedgekeurd. Als er zich andere evoluties voordoen, wordt dat protocol ook telkens weer aangepast. Er is wat dat betreft nauw overleg met de andere vervoersmaatschappijen en uiteraard ook opnieuw met het coronacommissariaat.

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

Jos D'Haese (PVDA): Bedankt voor het antwoord, minister. Ik ben heel blij om te horen dat de besmetting niet op het werk zou zijn opgelopen. Dat maakt het verlies natuurlijk niet minder, maar het is wel goed om te weten dat het op zijn minst niet op die manier is gebeurd.

Wat het algemene coronabeleid bij De Lijn betreft, minister, blijf ik toch wat op mijn honger zitten, ten eerste rond het bijhouden van gegevens. Het is een beetje vreemd. Langs de ene kant zegt u dat er na elke melding van een mogelijke besmetting contactopsporing volgt met de externe preventiedienst. En langs de andere kant zegt u dat men gezien de privacy en het medisch geheim geen gegevens kan bijhouden. Maar ik kan me niet inbeelden dat ze bij IDEWE, de externe preventiedienst, die cijfers niet hebben, aangezien ze die moeten verwerken. En als zij die hebben, moeten wij daar toch een beeld van kunnen krijgen? Dat is toch wel heel belangrijk om in globo te weten of we bij zo'n overheidsbedrijf met problemen zitten en er veel besmettingen zijn, of dat het juist allemaal supergoed verloopt en dat er heel weinig besmettingen zijn. Zitten we boven of onder het gemiddelde in de bevolking? Dat is toch een superbelangrijk gegeven om mee aan de slag te kunnen, als externe preventiedienst, maar ook als overheidsbedrijf zelf? Want het is uiteindelijk De Lijn zelf die ervoor moet zorgen dat alles in orde is in die stelplaatsen, met de personeelwissels en zo verder. Ik vind het dus een beetje vreemd dat we daar geen zicht op kunnen krijgen.

Het feit dat er 7500 werknemers zijn, lijkt mij veeleer een argument om daar net meer op in te zetten dan het omgekeerde. Het is niet omdat het moeilijk is, dat we het niet moeten doen. Dat is juist een extra verantwoordelijkheid die we hebben voor al die mensen die daar werken. Kunt u uitleggen hoe het komt dat we wel

elke mogelijke besmetting doorgeven, maar dat er geen algemeen beeld bestaat van hoeveel besmettingen er uiteindelijk zijn? Dat is toch een beetje raar.

Mijn tweede punt gaat over de inspecties. Ik ben blij dat er in Brugge geen grote tekortkomingen waren. Blijkbaar waren er wel wat tekorten van materiaal. Hebt u ook een globaal zicht? Dat is waar ik een aantal maanden geleden ook naar vroeg, maar ondertussen zijn er andere inspecties, begrijp ik. Hebt u een globaal zicht van hoe het er in onze stelplaatsen aan toegaat? Er is links en rechts in interviews al bekend geraakt dat als mevrouw Schoubs stelplaatsen bezoekt, ze haar ogen opentrekt als ze ziet in welke omstandigheden de mensen daar moeten werken en pauzeren. Ik vraag me dus af of er een globaal beeld is. Zitten die preventiemaatregelen in onze stelplaatsen goed of niet?

Ten slotte heb ik begrepen dat het contactonderzoek voor hoogrisicocontacten telefonisch verloopt bij De Lijn en dat men onlangs heeft besloten om dat voor laagrisicocontacten via mail te doen, via de werkmail. Ik hoef u natuurlijk niet te zeggen dat mensen die met de bus rijden, niet elke dag hun werkmail checken. Dat is geen bureautje bij De Lijn. Klopt dat? Zo ja, vindt u ook niet dat we dat beter weer telefonisch zouden doen?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Dit is een interessante vraag. In elk geval, wat ons betreft, is elk covidslachtoffer er een te veel. We betreuren uiteraard ook het overlijden van die chauffeur van De Lijn. Het is goed dat het niet te linken is aan de werksituatie. Los daarvan blijft het een interessante vraag, ook om op te volgen hoe De Lijn verder omgaat met het hele verhaal van de besmettingen, ook op de bussen. We weten ondertussen dat ventilatie bijzonder belangrijk is, zowel in de stelplaatsen als in de bussen zelf. Ik heb dat hier ook al eerder gezegd.

Ik weet dat ze ondertussen met CO₂-meters in de bussen gemeten hebben hoe het zit met deeltjes van het virus. Ik vroeg me af of dat ook apart gemeten wordt in de stuurpost. Die stuurposten zijn nu wel afgescheiden. Dat is ondertussen veel beter dan het begin van de pandemie. Ik herinner me dat collega D'Haese daar heel erg tegen gereageerd heeft. Dat was met ducttape enzovoort. Dat is ondertussen allemaal verbeterd, maar de vraag is of die stuurposten nu ook voldoende afgescheiden zijn om de aerosollen die door de lucht zweven in de rest van de bus, tegen te houden, gesteld dat er op de rest van de bus een besmetting zou zijn.

Het is een technische vraag, minister. Ik kan mij voorstellen dat u dat misschien niet onmiddellijk weet. Dan wil ik die vraag ook wel schriftelijk stellen. Maar misschien kan iemand u dat heel snel influisteren. Ik vroeg het me gewoon af. Het is een technische vraag, maar ik denk dat het niet onbelangrijk is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen.

Ik ga eerst even in op het verhaal van de contacttracing. Op het moment dat iemand besmet is, wordt de werkgever alleen ingelicht als hij twee dagen voorafgaand aan die besmetting aanwezig was op de werkvloer. Als een besmetting bijvoorbeeld is opgelopen tijdens een vakantieperiode, wordt De Lijn daar niet van in kennis gesteld.

Dat laagrisicocontacten via mail zouden worden gemeld, mijnheer D'Haese, is mij niet bekend. Ik zal navraag doen daaromtrent. Ook dat er op alle stelplaatsen mensen in een slechte toestand zouden verkeren – maar dat heb ik misschien fout begrepen, want ik zie u van neen knikken –, dat globale beeld heb ik er alleszins niet van gekregen. Ik heb ook geen indicatie dat er grote problemen zijn. We weten

dat een aantal stelplaatsen wel verouderd zijn, vandaar dat we dit jaar ook een bedrag van 27,5 miljoen euro investeren in stelplaatsen. Een aantal stelplaatsen zullen zeker voor verbetering vatbaar zijn. Maar ook al is het een oudere stelplaats, dat neemt niet weg dat er zeker nog altijd kan worden gefocust op de hygiëne. En dat is wat ook grondig is opgenomen in de protocollen die zijn opgemaakt en die in samenspraak met het coronacommissariaat zijn aangepast. Men moet ten volle inzetten op de hygiëne en er te allen tijde voor zorgen dat er geen besmetting kan plaatsvinden op ons openbaar vervoer, zodat de werknemers bij De Lijn, maar zeker ook de reizigers daar in alle veiligheid kunnen verkeren.

Mevrouw Brouwers, de stuurpost is zo hermetisch mogelijk afgesloten. Natuurlijk kan men ook nog verluchten via het raampje en dergelijke. En telkens als er een wisseling is van stuurpost, moet die ook weer volledig gedesinfecteerd en gezuiverd worden. Dat is ook allemaal opgenomen in die richtlijnen.

Elk slachtoffer dat valt, iedereen die het virus oploopt, is sowieso enorm te betreuren. Maar we weten dat er bij De Lijn tot op heden weinig besmettingen bekend zijn, en al zeker niet besmettingen opgelopen tijdens het werk. Dat is op zich toch een teken dat men zeer goed alle richtlijnen blijft opvolgen, wat uiteraard van heel groot belang is.

Wat de controles betreft, geven de comités voor preventie op het werk daaromtrent ook een toelichting op de verschillende comités. Ik heb daar op dit ogenblik geen specifiek zicht op. Ik heb al meermaals gezegd dat ik zelf geen deel uitmaak van het sociaal overleg als dusdanig. Maar er wordt wel toelichting gegeven. En dan gaat men natuurlijk niet nominatief in op welke personen al dan niet besmet zouden zijn. Ik denk dat dat vooral zit bij het hele verhaal van de contacttracing en dergelijke meer. We moeten daar voor De Lijn geen andere regeling uitwerken dan voor andere grote bedrijven. Ik denk dat daar het verhaal van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg van toepassing is, naast natuurlijk de bestaande protocollen die her en der zijn afgesloten.

Ik roep opnieuw, eens te meer, op om alle maatregelen te respecteren en ervoor te zorgen dat we – naast uiteraard ook maximale vaccinaties – alle maatregelen ten volle blijven opvolgen, zodat er geen besmettingen kunnen plaatsvinden.

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

Jos D'Haese (PVDA): Gewoon ter verduidelijking: ik had enkel gezegd dat mevrouw Schoubs al had laten weten dat ze vragen had bij sommige stelplaatsen. Ik zeg niet allemaal. Maar het is inderdaad zo dat er veel verouderd zijn en dat de omstandigheden vaak niet alles zijn en dat het, zeker in het begin van de coronaperiode, niet evident was om daar alle maatregelen goed na te leven, als het gaat over water en zeep en dat soort zaken. Dat was niet overal aanwezig.

Ik blijf het een beetje raar vinden dat er geen globaal beeld is, of dat u dat niet hebt. U maakt inderdaad geen deel uit van het sociaal overleg, maar u bent als minister natuurlijk wel verantwoordelijk voor 7500 personeelsleden.

Bedankt om na te vragen hoe het zit met het contactonderzoek, of dat telefonisch of via mail gebeurt. Ik denk dat het geen goed idee is om dat via mail te doen. Ik denk dat we het daarover eens zijn.

Omtrent het aantal besmettingen snap ik het niet meer. Langs de ene kant zegt u dat u de gegevens niet hebt, en nu zegt u dat er weinig besmettingen zijn. Nu snap ik het helemaal niet meer. U weet blijkbaar wel dat het er weinig zijn, maar niet hoeveel het er zijn. Begrijpe wie begrijpen kan. Uiteraard wordt De Lijn niet op de hoogte gebracht van besmettingen die niet met De Lijn te maken hebben. Maar

het is toch wel heel interessant om juist te weten hoeveel er wel met De Lijn te maken hebben. Het valt me tegen dat we daar geen gegevens over hebben.

Mevrouw Brouwers, u stelde een zeer terechte vraag over de afscheiding. Ik ben daar inderdaad vaak over tussengekomen. Vandaag hebben we die transparante folies. Dat is een heel grote vooruitgang, maar u zult waarschijnlijk wel weten dat er bovenaan en onderaan nog altijd serieuze gaten zijn. En daar gaan die aerosollen natuurlijk gewoon door. Het is jammer dat we daar toch een beetje stilstaan en dat dat niet verder vooruitgaat. Er zijn stappen vooruitgezet, maar we zijn er echt nog niet. Onlangs was er nog een artikel in de New York Times over het toch hoge besmettingsrisico in die afgesloten ruimtes. En dan helpt het niet dat de chauffeur gewoon het raampje opent. Dat lijkt me dus een heel terechte opmerking.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het frezen van wegen met de Next Generation Concrete Surface-techniek – 3051 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, we gaan een beetje de technische kant op. Het Agentschap Wegen en Verkeer gaat dit jaar tussen Berchem en Borgerhout groeven in het betonnen wegdek frezen met de techniek 'Next Generation Concrete Surface'. Dat moet de Antwerpse Ring stiller maken. De groeven helpen tegen rolgeluiden, het lawaai door contact tussen een band en de weg.

Wegen en Verkeer heeft de techniek al met succes uitgetest op twee stukjes van de N44 in Maldegem. Op een van de stukken daalde het geluid met zo maar even 4,5 decibel, al verminderde dat door de slijtage van de groeven later dan weer tot 2 decibel. 5 decibel minder, dat is evenveel alsof het wegverkeer met twee derde daalt. 3 decibel halveert het verkeer. Nog dit jaar volgt een tweede test, nu dus op de Antwerpse Ring. Er wordt een reductie van 3 tot 4 decibel verwacht tegenover het beton nu. Men wil het concept ook op andere geschikte plaatsen gaan uitproberen.

Het onderzoek moet er vooral voor zorgen dat er een betere leefbaarheid voor de inwoners van de omliggende wijken ontstaat. De techniek biedt duidelijke voordelen tegenover geluidsschermen, omdat de reductie van het geluid bij de bron zelf gebeurt. Er wordt ondertussen vastgesteld dat elektrische wagens voor meer geluid zullen zorgen door hun zwaardere gewicht. Door het toenemende aandeel van elektrische voertuigen zou de geluidsoverlast de komende jaren dus zelfs kunnen toenemen.

De groeftechniek zou betonwegen ook weer wat aantrekkelijker kunnen maken tegenover het asfalt. Asfalt is gemiddeld wel stiller, maar gaat minder lang mee.

Minister, kunt u het onderzoek toelichten?

Zult u bij een positief resultaat van de test beslissen om bij herstel of aanleg van wegen het huidige beleid aan te passen door meer te opteren voor beton in plaats van asfalt?

Aan welke criteria dienen de wegen te voldoen om voor het systeem in aanmerking te kunnen komen?

Betekent het toepassen van de techniek meerkosten voor de aanleg en herstelling van onze wegen? Is daarvoor eventueel reeds budget voorzien?

Uw beleid is erop gericht om de leefbaarheid van buurtbewoners te verbeteren. De komende jaren zal, zoals gezegd, de geluidsoverlast toenemen door de zwaardere elektrische wagens en de bredere banden die ze hebben, waardoor er meer rolgeluid zal ontstaan. Hoe wilt u dat toenemende rolgeluid aanpakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor deze inderdaad technische vraag, mijnheer Verheyden, die desalniettemin van belang is, gelet ook op de vele klachten die we krijgen over geluidsoverlast.

De Next Generation Concrete Surface-methode of NGCS-methode wordt nu inderdaad toegepast in Berchem en Borgerhout. Het gaat hier echter niet meer zozeer om een onderzoek of een proefproject. Het is reeds opgenomen in het standaardbestek als een methode om oppervlaktebehandeling van bestaand wegdek aan te pakken en er zodoende voor te zorgen dat er een geluidsreductie is.

U hebt er in uw vraag al naar verwezen dat het in 2015 al is toegepast op de N44. Dat was inderdaad wel een proefproject. Dat proefproject heeft goede resultaten opgeleverd, vandaar dat het Agentschap Wegen en Verkeer ervoor heeft gekozen om dat mee op te nemen in het standaardbestek. En waar er bij bestaand beton klachten van geluidsoverlast zijn, kan het desgevallend mee worden opgenomen in het bestek en zodoende op grotere schaal worden uitgerold. Het specifieke verhaal in Berchem en Borgerhout is nu wel een van de eerste toepassingen waar het standaardbestek wordt toegepast.

Alle rijstroken worden afgewerkt met die NGCS-methode. In het bestek is dan ook voorzien dat er na de uitvoering van de werken rolgeluidmetingen ter controle zullen worden uitgevoerd, opdat men dan de resultaten van die metingen kan vergelijken met rolgeluidmetingen van voor de uitvoering, dus om effectief te controleren of er een reductie van het geluid is. Verder zullen er ook geluidsmetingen uitgevoerd worden in de zone naast de autosnelweg en nabij de woningen, om zo het effect ook in een ruimere context te kunnen evalueren.

Aan welke criteria moeten de wegen voldoen om het systeem toe te passen? Daar is de vereiste dat de betonverharding in goede staat moet zijn. Er mogen geen grote onvlakheden of beschadigingen zijn in het beton, want dan werkt het niet. En er moet ook voldoende sterkte aanwezig zijn in het beton om duurzame groeven te kunnen aanbrengen in het beton. Het wordt niet toegepast bij nieuw aangelegd beton, alleen bij bestaande betonoppervlakten.

Natuurlijk zijn er altijd wel meerkosten. Elke maatregel die men neemt om een geluidsreductie door te voeren, heeft uiteraard meerkosten. Als men voor een stillere asfaltverlaging of dergelijke gaat, heeft dat ook meerkosten.

Als er klachten zijn van geluid, en als blijkt dat er ook effectief een overschrijding is van de geluidsnormen, dan gaat men een onderzoek doen om te kijken welke toepassing het best is om geluidsreductie te kunnen realiseren: is dat de NGCS-techniek, of moet men er toch voor opteren om geluidsschermen te plaatsen, of andere maatregelen? Men brengt daarvoor een aantal parameters in kaart, en aan de hand van die parameters beslist men dan wat men gaat doen of welke techniek of toepassing men gaat aanwenden om ervoor te zorgen dat er een geluidsreductie is.

Het is de betrachting van het Agentschap Wegen en Verkeer om zoveel mogelijk te zorgen voor stillere wegverharding. Wellicht weet u dat er bij het Agentschap

Wegen en Verkeer ook een specifieke nota rond stillere wegverhardingen is. Bij heraanleg of aanleg van wegen kiest men dan ook specifiek voor wegverhardingen die het minst geluid genereren.

Sinds 2017 is er ook een dienstorder die bepaalde technische elementen opneemt, specifiek voor de wegverhardingen. Er is ook een geluidsactieplan, waarin ook een knelpuntenlijst is opgenomen, om te kijken waar er andere oplossingen moeten worden gezocht om het geluid te kunnen reduceren.

Ik hoop daarmee al uw vragen te kunnen beantwoorden. Voor nog meer technische kennis moet ik naar specialisten doorverwijzen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Bedankt voor die technische uitleg, minister. U hebt mij inderdaad veel nieuwe informatie bezorgd. Maar ik denk dat het voornaamste is dat we inderdaad een belangrijke bron van ergernis bij veel buurtbewoners eventueel kunnen wegwerken. Wat we dikwijls zien van actiecomités, is dat wegen en het verkeer voor heel veel geluid zorgen.

Het is natuurlijk wel jammer om te moeten vaststellen dat we dat niet kunnen toepassen bij nieuwe wegen. Toen ik deze vraag opstelde, was ik direct aan het denken: we gaan dat nu doen op het stuk tussen Berchem en Borgerhout, maar kunnen we dat eventueel niet uitbreiden naar de werken aan Oosterweel, die toch wel bijzonder veel verkeer met zich gaan meebrengen en die ook belangrijk zijn in verband met de leefbaarheid? Ik stel dus vast dat dat moeilijker is en dat men dat misschien eventueel dan in een latere fase, wanneer die wegen al een tijd aangelegd zijn, zal moeten invoeren, indien daar problemen zijn.

Gaat men dit enkel behouden voor de autosnelwegen? Of heeft men ook het plan opgevat om gewestwegen met deze techniek te gaan aanpakken?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Het is een technische vraag, maar toch ook een heel belangrijke. Ik denk dat alle initiatieven die ertoe kunnen bijdragen om de geluidsoverlast van het verkeer te verminderen, welkom zijn.

Ik ben een beetje getriggerd door de collega, die vooral verwijst naar de toenevende elektrificatie van de autovloot. Ik denk dat daar niet zozeer het probleem ligt. In het algemeen zien we dat bijvoorbeeld een Volkswagen Golf in de laatste veertig jaar ongeveer 500 kilogram zwaarder is geworden. Dat is niet door de elektrificatie, maar doordat automodellen steeds zwaarder worden. 43 procent van de nieuwe wagens in België zijn tegenwoordig al SUV's, en die zijn natuurlijk ook zwaarder dan een kleinere personenwagen. We zien eigenlijk dat de winst in efficiëntie qua brandstofverbruik vaak wordt omgezet in extra gewicht van de wagens, waardoor de milieuhinder, en wellicht ook de geluidshinder, identiek blijven.

Het gewicht van de wagens is ook belangrijk voor de verkeersveiligheid, minister. In die zin vroeg ik me af of u naast ingrepen in het beton ook denkt aan maatregelen om dat verzwaren van de auto's wat te ontmoedigen, bijvoorbeeld op het vlak van de publiciteit die voor bepaalde types wagens kan worden gemaakt of de fiscaliteit voor zwaardere modellen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Wat de zwaarte van de voertuigen betreft, neem ik aan dat u het dan specifiek over personenwagens hebt. Maar u weet dat op onze snelwegen en gewestwegen

ook heel wat zwaar vrachtvervoer zit. Dus om hier specifiek te kijken naar publiciteit voor lichtere wagens ... Ons transport moet ook via onze waterwegen en via het spoor, maar het moet nog altijd voor een deel via onze gewest- en snelwegen. Ik denk dus dat het hier minder aan de orde is om daar volop op in te zetten.

Mijnheer Verheyden, ik heb hier de cijfers van het investeringsplan bij me. Zowel bij gewestwegen als bij snelwegen wordt er ingezet op geluidsreducerende maatregelen. Voor 2020 was dat bijvoorbeeld een bedrag van 17 miljoen euro. Voor 2021 wordt er 32 miljoen euro ingezet. Dat gaat soms over geluidsschermen. Een andere keer gaat het over geluidsreducerend asfalt. Of het gaat specifiek over de techniek van de NGCS-methode, het maken van sleuven in de bestaande betonwegen.

Dus het wordt overal wel gedaan, zeker daar waar we met drukke wegen in de nabijheid van woonkernen zitten. Waarom doen we dat dan niet voor heel de Oosterveel? U weet dat er daar in het kader van de leefbaarheidsprojecten enorm wordt ingezet op heel wat kilometers aan geluidschermen. Zo wordt de woonbuurten in de omgeving zoveel mogelijk geluidsoverlast bespaard.

Kortom, alle mogelijke facetten worden mee in rekening gebracht.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik wilde even inpikken op de opmerking van de heer Bex. Hij heeft inderdaad gelijk dat de voertuigen de laatste dertig jaar zwaarder zijn geworden, maar, mijnheer Bex, u zult samen met mij toch ook wel hebben vastgesteld dat heel wat van die SUV-modellen tegenwoordig elektrisch zijn. De SUV zal niet zomaar verdwijnen. Sommige zullen ook elektrisch worden, en die zijn nog zwaarder dan de huidige SUV's. Dat is toch wel een kleine kanttekening die ik nog even wilde maken.

Het voornaamste dat ik uit het antwoord van de minister kan opmaken, is dat er volop wordt ingezet op de leefbaarheid van bewoners in de buurt van gewestwegen en snelwegen. Alle technieken die ertoe kunnen bijdragen dat de leefbaarheid verbetert, kunnen we alleen maar toejuichen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de acties voor motorrijders – 3157 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Begin april startte de campagne van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) waarin autobestuurders gevraagd worden om extra op te letten voor motorrijders. Als antwoord op een schriftelijke vraag van 5 maart zei u dat de overheid dit opnieuw doet onder de noemer 'Kijken kijken om elke motorrijder te zien'. De campagne wordt uitgewerkt via een doordachte mediamix van baanaffiches, boodschappen op tankpistolen, online aanwezigheid en radio-spotjes. Dit alles heeft als doel de verkeersveiligheid te verhogen.

Aan deze actie hangt een prijskaartje van 250.000 euro vast en ze past binnen de middelen die toegekend zijn aan de VSV. Uit uw antwoord op de schriftelijke vraag begrijp ik dat het enigszins een compensatie is, omdat vorig jaar en ook dit jaar geen Dag van de Motorrijder heeft plaatsgevonden door de COVID-19-pandemie.

Normaal worden er dan voor die gelegenheid opfriscursussen voorzien in de hele regio. Vandaag gebeurt dit weliswaar in kleinere groepjes en dat is goed.

Ik begrijp uiteraard de noodzaak van een actie of campagne, maar de actie focust zich toch misschien iets te gemakkelijk alleen op de automobilist. We mogen in dit verhaal ook de vlotheid van rijden en ervaring van de motorrijders niet vergeten. Veiligheid en voorzichtigheid zijn voor alle chauffeurs van belang. We weten ook uit vorige discussies en studies dat de motorrijders in Vlaanderen vaak plezierrijders zijn en daarom is zo'n Dag van de Motorrijder zo belangrijk. We hebben dus ook voor de motorrijders echt wel nood aan inspanningen.

Op welke manier zullen motorrijders betrokken worden in dit verhaal?

Hoe zult u of de VSV meer werk maken van de noodzakelijke sensibilisering rond veiligheid en behendigheid van motorrijders?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Hoe worden de motorrijders betrokken in het verhaal? De baanaffiches van de campagne 'Kijken kijken om elke motorrijder te zien' focussen inderdaad vooral op de autobestuurders. Daar heeft de VSV voor gekozen omdat het een voorafgaande bevraging bij een aantal autobestuurders heeft gedaan. 1 op de 3 bestuurders gaf mee dat hij recent verrast was geweest door een motorrijder. Daarom is de campagne vooral gefocust op de autobestuurders.

De campagne heeft dus betrekking op de motorrijders, ook omdat vorig jaar niet minder dan 33 motorrijders helaas het leven lieten in het verkeer en daar wilde men toch aandacht voor vragen.

Hoe zorgen we ervoor dat er nog meer wordt ingezet op de behendigheid van de motorrijder of dat er meer aandacht gaat naar de cursussen en dergelijke? De VSV biedt wat dat betreft de Ready to Ride-opleiding aan.

U weet dat er anders jaarlijks een Dag van de Motorrijder wordt georganiseerd. Die heeft door covid niet plaatsgevonden.

De VSV heeft aan een alternatief gewerkt met de opleiding Ready to Ride. In deze training wordt motorrijders in een kleinere, beperkte groep een aantal extra vaardigheden en inzichten bijgebracht. De boodschap is dat ze toch het best die opleiding volgen, vooraleer ze zich in het verkeer begeven.

Om deze training extra te promoten, is er een prijsreductie voor diegenen die zich het eerst inschrijven. De eerste 500 inschrijvingen krijgen dus een reductie. De VSV voert ook veel promotie via verschillende kanalen. Ze heeft een nieuwsbrief waarop ruim 7700 motorrijders geabonneerd zijn. Daarnaast zijn er betaalde advertenties, en ook flyers die ze ter beschikking stelt aan de lokale besturen om ruchtbaarheid te geven aan deze opleiding. De VSV verstuurt ook een nieuwsbrief naar de diverse rijsscholen om promotie te maken voor de opleiding Ready to Ride.

De VSV hoopt uiteraard om volgend jaar opnieuw een Dag van de Motorrijder te organiseren, gelet op het feit dat die toch ook altijd veel succes kende.

Ik hoop dat ik daarmee al uw vragen heb kunnen beantwoorden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Dank u, minister, voor uw antwoord. Het is inderdaad wel zo dat je als autobestuurder heel verrast kunt zijn als er opeens een motor achter of voor of naast je opduikt. Het is belangrijk dat de autobestuurders attent worden gemaakt op het gevaar van een aankomende motorrijder.

Ik heb een beetje dezelfde vraag in verband met fietsers, minister, en de plaats van de fietser op de weg. Ik denk dat we terecht heel veel aandacht en budget besteden aan de fiets en dat de fietser inderdaad een prominente plaats moet krijgen in het verkeer en op onze wegen. Ik denk dat ik ook de eerste ben om dit te promoten, en dat al jaren aan een stuk vanuit onze fractie. Ik wik en weeg mijn woorden een beetje, maar ik hoor toch ook wel regelmatig de vraag naar de plichten van de fietser. Net zoals een motorrijder in het verkeer zichtbaar moet zijn, moet ook een fietser kunnen worden gezien door een autobestuurder. Iedereen kent de beelden van een school waar de fietsers na afloop kriskras door elkaar rijden en dan weet je als autobestuurder ook niet altijd waar de fietsers overal vandaan kunnen komen.

Minister, zijn er ook dergelijke acties naar de fietsers toe, zodat de autobestuurder voldoende attent wordt gemaakt op de fietser, los natuurlijk van veilige fietspaden en dergelijke? Ik wil hier zeker niet de fietser op zijn plaats zetten, maar ik denk dat dat toch wel belangrijk is, ook voor de veiligheid van de fietser. Hoe verhoudt de fietser zich tegenover de auto, de auto zich tegenover de fietser en de fietser zich tegenover de voetganger? Heel veel fietsers rijden jammer genoeg ook op het voetpad. Dus hoe verhouden zij zich allemaal tot elkaar? Zult u rond de zichtbaarheid en veiligheid, maar ook rond de plichten van de fietsers op ons openbaar domein acties opzetten? Zo kan iedereen zich veilig bewegen in het verkeer, zowel motorrijders, autobestuurders als fietsers.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat het essentieel is dat eenieder die deelneemt aan het verkeer, zich voldoende bewust moet zijn van de verkeersregels en van de gevaren voor zichzelf en de anderen. Motorrijders zijn sowieso kwetsbaarder in het verkeer en daarom denk ik dat het essentieel en extra belangrijk is om hun rijgedrag zo goed mogelijk op te volgen.

Dat brengt me tot de volgende bijkomende vraag, minister. Vanaf 1 januari 2022 verplicht Europa de lidstaten om de motorvoertuigen te onderwerpen aan het stelsel van de periodieke technische controle van voertuigen voor het gebruik op de openbare weg. In de daarbij horende richtlijn legt de Europese Unie een technische keuring op aan de lidstaten die nog geen keuring hebben en ook geen bijkomende maatregelen voor de verkeersveiligheid van motorrijders in het verkeer hebben ingevoerd, zoals bij ons.

Voor de invoering van die richtlijnen waren er al overlegmomenten tussen de gewesten bezig. Wat is de stand van zaken van dit overleg?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Mevrouw Fournier, bedankt om hier in de commissie Mobiliteit de motorrijders even onder de aandacht te brengen. De verkoop van motorfietsen en bromfietsen, ook van tweedehandsexemplaren, steeg in 2020 ten opzichte van 2019, terwijl de verkoop van auto's daalde. Zonder twijfel heeft de coronapandemie een belangrijk aandeel in deze cijfers. Ook in 2021 heeft dit fenomeen zich voortgezet. Meer en meer mensen verplaatsen zich met de motor, ook in het woon-werkverkeer. Minister, het aantal motorrijders stijgt dus, maar dat is evenredig met het aantal mensen dat zich onervaren op de weg begeeft. Motorrijders blijven ook een van de kwetsbaarste groepen op onze weg. Gelukkig was er vorig jaar wel een daling van het aantal dodelijke motorongevallen.

De belangrijkste factoren van zware motorongevallen zijn enerzijds de andere weggebruiker die de motorrijder over het hoofd ziet en anderzijds de motorrijder die

de controle over het stuur verliest. Campagnes waarbij de motorrijders en automobilisten worden opgeroepen om met elkaar rekening te houden of om het verkeer letterlijk door elkaars ogen te bekijken, kunnen wij alleen maar toejuichen.

Minister, uit een studie bleek dat minstens 36 procent van de motorrijders die bij een ongeval betrokken raakt, te snel rijdt. Het gaat dan over een snelheid boven de maximaal toegelaten snelheidslimiet en over een hogere gemiddelde snelheid dan bij automobilisten. In een eerder debat over dit onderwerp gaf u te kennen dat u daarom ook wat meer zou inzetten op trajectcontroles, ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) en roodlichtcamera's. Is er vandaag, vier maanden nadat het onderwerp in deze commissie nog eens aan bod kwam, al meer duidelijkheid over wanneer het AMS-systeem (ANPR-Management System) volledig operationeel kan zijn voor alle trajectcontroles die inmiddels geplaatst zijn? Ik dank u.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen. Mevrouw Fournier, het klopt inderdaad dat iedereen die aan het verkeer deelneemt, een verpletterende verantwoordelijkheid heeft, of dat nu een fietser, een motorrijder, een auto- of vrachtwagenbestuurder is. Het is de verantwoordelijkheid van eenieder om zich altijd voorzichtig in het verkeer te begeven en altijd rekening te houden met de andere weggebruikers.

Wat de fietsers betreft, maakt u terecht een punt. Samen met de VSV hebben we dan ook een campagne uitgerold rond hoffelijkheid in het verkeer, waarbij zowel de fietsers onderling met elkaar rekening moeten houden, maar ook met de auto's. We hebben ook een oproep gedaan naar de lokale besturen om daar volop aan mee te werken. 189 lokale besturen hebben toegezegd en hebben in totaal ruim 5000 campagneborden samen met ons uitgerold om zoveel mogelijk voor hoffelijkheid tussen de diverse weggebruikers te zorgen. Ook daar zetten we zeker op in, naast de campagnes rond motors.

Mevrouw Moors, het klopt inderdaad dat Europa richtlijnen voor de periodieke keuring heeft uitgeschreven en we zijn met de andere gewesten in onderling overleg hoe we dat verder zullen uitrollen. Dat is nog niet volledig afgeklopt, maar in het kader van de verkeersveiligheid is het voor ons alleszins een prioriteit om werk te maken van een keuring bij motorvoertuigen die betrokken zijn geweest bij een verkeersongeval. Sommigen willen daar misschien veel verder in gaan. De onderhandelingen lopen alleszins nog en het is nog niet finaal afgeklopt welke motors zich nu al dan niet op welke momenten aan een keuring moeten onderwerpen.

Mevrouw Ryheul, u had een specifieke vraag over de trajectcontroles. De operationele uitrol is volop bezig. Alle lopende trajectcontroles die wij via het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geplaatst hebben, kunnen potentieel uitgelezen worden via de gewestelijke verwerkingscentra (GVC's), die onder de bevoegdheid van de Federale Politie staan. We weten wel dat er van daaruit nog gezocht wordt naar extra mankracht om die gewestelijke verwerkingscentra te bemannen. Wat de Vlaamse zijde betreft, kunnen alle mogelijke trajectcontroles potentieel tot boetes leiden. De weggebruiker is dus een gewaarschuwd persoon en het is aangewezen dat hij of zij zich aan de toegelaten snelheden of snelheidslimieten houdt om te voorkomen dat er boetes in de bus vallen.

Ik denk dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik dank u voor uw antwoord.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitstelgedrag van jongeren voor het behalen van het rijbewijs – 3174 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Jongeren wachten blijkbaar steeds langer met het behalen van het rijbewijs B. Dat blijkt uit een studie van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) op basis van statistieken van de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA). Het aantal kandidaat-bestuurders ouder dan 30 jaar is in 2019 met bijna 25 procent gestegen tegenover 2014. Dat wordt gestaafd met een bevraging van VAB bij 2800 jongeren, van wie 60 procent van de deelnemers zegt dat wie studeert, voorlopig zonder rijbewijs kan. Wanneer men dan na de studies op de arbeidsmarkt komt, wordt het rijbewijs vaak een sleutel tot een job. Sommige kandidaten hebben dan heel snel hun rijbewijs nodig. Daardoor groeit bij werkzoekenden de interesse naar de zogenaamde stoomcursussen, die onlangs nog in de Panoreportage aan bod kwamen. De interesse daarvoor groeit.

Minister, ik denk dat we in Vlaanderen serieuze inspanningen hebben gedaan om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers onder jonge bestuurders aan te pakken. Dat was ook nodig, omdat dat nog altijd de voornaamste doodsoorzaak is bij onze jongeren. Een van de speerpunten van de hervorming was het opdoen van voldoende ervaring. Daarom verlengden we de oefentermijn van 3 naar 9 maanden, die inmiddels terug naar 3 maanden werd gebracht door een vernietiging van het arrest door de Raad van State. De ambitie moet alleszins zijn dat we veilige en bekwame chauffeurs hebben en daarom is het belangrijk dat we jongeren ook stimuleren om tijdig te beginnen aan hun rijopleiding.

Ik moet even teruggrijpen naar het project Rijbewijs op School, dat op 1 september 2018 werd afgeschaft. Ik heb daar toen een vraag over gesteld aan toenmalig minister Weyts. Hij antwoordde mij dat dat de jongeren te snel naar de auto toe leidt en dat we toch allemaal aan de modal shift moeten werken. Ik ben het ermee eens dat we hoe dan ook aan de modal shift moeten werken, maar dit project had alleszins het voordeel dat leerlingen van de derde graad zich op school gratis konden voorbereiden op hun theoretisch examen. Op woensdagnamiddagen werd dat op school door erkende zelfstandige rijinstructeurs gegeven en aan het einde van het traject konden de leerlingen op school via de computer het theoretisch rijexamen afleggen. Opmerkelijk in de zeer interessante gedachtewisseling die we hier in de commissie hadden, was dat GOCA aanhaalde dat sinds de afschaffing van Rijbewijs op School de stoomcursussen in Vlaanderen een exponentiële groei kenden. Dat lijkt mij toch een bijzonder nefast neveneffect. Jongeren gingen immers op zoek naar een andere snelle en eenvoudige manier om het theoretisch rijbewijs te halen, maar dat is zeker geen verkeersveilige manier, zoals ik in het verleden al aanhaalde en in de vele vragen die ik hierover heb gesteld, en zoals ook door de Panoreportage heel duidelijk werd aangetoond.

Zowel GOCA, Federdrive, BeZeR als het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Departement MOW) zien daarom een rol weggelegd voor het herinvoeren van Rijbewijs op School. Op die manier stimuleren we jongeren om tijdig te beginnen met het rijbewijs en weten we ook zeker dat ze kwalitatief onderricht krijgen.

Hoe zult u jongeren stimuleren om eerder te beginnen met het rijbewijs en niet te wachten tot ze een job zoeken en dus ook een rijbewijs nodig hebben?

Hoe staat u tegenover een herinvoering van Rijbewijs op School?

Hoe staat u tegenover een verplichte theoriecursus door een erkende rijsschool of een zelfstandige rijinstructeur?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceyssens, bedankt voor uw zeer concrete vragen. Het is goed dat we daar nog eens alle aandacht aan besteden.

Het is niet zozeer mijn taak als minister van Mobiliteit en Openbare Werken om ervoor te zorgen dat jongeren zo snel mogelijk een rijbewijs halen en hen zodoende in de auto te duwen. Ik denk dat dat niet zozeer mijn taak moet zijn. Wat wel onze taak als overheid moet zijn, is dat we een goede dienstverlening aanbieden aan iedereen die een rijbewijs wenst te behalen. Ik denk dat dat een fundamenteel verschil is. U hebt zelf al de term 'modal shift' in de mond genomen, dus iedereen zo snel mogelijk een rijbewijs doen halen is niet de boodschap. We moeten er wel voor zorgen dat iedereen een kwaliteitsvolle rijopleiding kan genieten als hij of zij een rijbewijs wil halen. Dat is van groot belang.

Dan is er de vraag over mensen die voor hun job een rijbewijs nodig hebben. Ik heb al meermaals in deze commissie gezegd dat ik zelf voorstander ben van een directe toegang. Mensen kunnen dan op voorwaarde dat ze minstens 30 uur praktijkervaring opdoen een rijbewijs halen. Ze moeten dan uiteraard wel slagen in hun praktijkexamen. Daar ben ik alleszins wel voorstander van, zeker omdat ik zie dat dat in alle omliggende landen van toepassing is. Dat zorgt ervoor dat mensen die een rijbewijs voor hun job nodig hebben snel een rijbewijs kunnen halen.

Wat Rijbewijs op School betreft, zegt u terecht dat dat in september 2018 is afgeschaft. Rijbewijs op School had wel de verdienste dat aan mensen die dat wilden, kosteloos een theorieopleiding op school kon worden gegeven. Er waren ook wel wat minpuntjes aan. Het theorie-examen was drie jaar geldig. Velen kwamen pas later tot de teleurstellende conclusie dat hun theorie-examen inmiddels verlopen was als ze hun praktijkexamen wilden afleggen. Ten tweede werd de opleiding op woensdagnamiddag gegeven. Een aantal leerlingen konden ze niet volgen door sport of andere vrijetijdsbestedingen. Het voordeel van het verhaal van Rijbewijs op School was mijns inziens wel dat jongeren verkeerseducatie op school kregen. Ik denk dat het van het grootste belang is om voor verkeerseducatie alle aandacht te vragen en daar ook op in te zetten. Wat dat betreft wil ik zeker het overleg aangaan met minister Weyts, om te kijken hoe in het kader van het onderwijs toch nog meer kan worden ingezet op verkeerseducatie in het algemeen, los van een rijbewijs. We stellen nog altijd vast dat er veel te veel verkeersslachtoffers vallen.

Dan is er uw derde vraag over een verplichte theoriecursus door een erkende rijsschool of rijinstructeur. Ik weet dat een aantal erkende rijsscholen vragende partij zijn. U zult ook begrijpen dat het niet aan mij is om theorieles te verplichten. Er zijn ook nog altijd mensen die zich grondig voorbereiden op een theoretisch examen en daarin slagen zonder daar extra kosten voor te moeten maken. Dat neemt niet weg dat we vandaag met het actuele fenomeen van die stoomcursussen kampen, waar we het recent tijdens de gedachtewisseling met de sector over hebben gehad, maar ook al eerder na uw specifieke vragen.

Die stoomcursussen zijn natuurlijk absoluut niet goed te praten en ze dragen weinig bij tot de kennis van de wegcode en wegverkeerswet als dusdanig, maar om op grond van deze actuele fenomenen iedereen te verplichten om een theorieopleiding te volgen, gaat denk ik iets te ver. Dat neemt niet weg dat het goed is dat we in het kader van het onderwijs nog meer de focus op de kennis van de verkeerswet en verkeerscodes leggen. Een cursus verplichten gaat echter een brug te

ver, omdat veel mensen vandaag kosteloos en mits een goede voorbereiding in hun theorie-examen slagen.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Dank u, minister, voor uw antwoord. Voor mij hoeft dat ook niet per se Rijbewijs op School te zijn. Ik ben blij dat u het gesprek met minister Weyts wilt aangaan om na te denken over verkeerseducatie op school, want het is duidelijk dat dat vandaag te weinig gebeurt. Binnen welke timing ziet u dat?

Ik wil toch nog een bezorgdheid meegeven. U spreekt over de directe toegang tot het rijbewijs. Tijdens de vorige legislatuur hebben we daar heel lang in het kader van de rijopleiding over gediscussieerd. We hebben daarbij ook naar het Oostenrijks model gekeken en we hebben zelfs iemand uit Oostenrijk laten overkomen. Daar had men een verlaging van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers met maar liefst een derde in het eerste jaar dat ze hun nieuwe rijbewijs invoerden. Een op de drie, dat is gigantisch, daar kun je niet blind voor zijn. Uit dat verhaal bleek dat men ervaring, ervaring, ervaring moest opdoen. Dat staat natuurlijk haaks op het feit dat men iemand wat meer laat betalen, dertig uur praktijkervaring laat opdoen en dat die dan definitief de auto in mag. Ik denk bovendien dat dat ook nog eens het neveneffect zal hebben dat men gerustgesteld is dat als het nodig is, men dan heel snel zijn rijbewijs kan halen. Ze zullen het dan wel zien en ze lossen de problemen op als ze zich stellen. Ik sta daar zeer voorzichtig tegenover en ik stel me grote vragen over de neveneffecten qua veiligheid die dat met zich kan meebrengen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb een aantal bedenkingen, voorzitter, minister en goede collega's.

Sommige dingen veranderen in de wereld en dat hoeft niet noodzakelijkerwijs verkeerd te zijn. Ik ben zelf van het geboortjaar 1963. In die tijd, en dan praten we over het eerste deel van de jaren tachtig in de vorige eeuw, was er een collectieve druk, een groepsdruk, om tussen je achttiende en je negentiende een rijbewijs te halen. Dat moest, want anders scheelde er iets. Er waren drie dingen die een heel leven meegingen, vonden ze zowel bij je thuis als in je vriendenkring: een rijbewijs, een dactylodiploma en een zwemdiploma. Daar had je een heel leven lang plezier van, ongeacht wat je verder ging studeren of verder met je leven ging uitrichten.

Vandaag kijken jongeren anders naar de wereld. Minister, u hebt dat in uw antwoord op de eerste vraag goed aangehaald. Men ziet die auto niet noodzakelijkerwijs meer als een synoniem voor vrijheid. Dat was in onze tijd, in mijn tijd, alleszins het geval. Het was het einde van de fiets, het einde van de bus, en je kon je eigen toekomst bestemmen. Je bepaalde zelf waar je naartoe ging en hoe je dat deed. Dat is nu anders. Een auto is ook een dure hobby. Maatschappelijk is een auto discutabel. Hij is belastend voor het milieu en het klimaat. Het gaat ook over alle dingen die daarnet zijn aangehaald zoals tijdverlies in de file, maar een auto is vooral duur, zowel in de aanschaf als in de manier waarop je een wagen operationeel moet houden, met verzekeringen en dergelijke meer.

Wat ik wel belangrijk vind, minister, is dat we de verkeerseducatie in het reguliere onderwijs blijven benadrukken. Het onderwijs moet je voorbereiden op het latere leven. Als er nu één factor is waar je ongeacht hoe jong of oud je bent nooit aan ontsnapt, dan is het dat je partner bent in het verkeer, dat je een onderdeel bent van het dagelijks mobiliteitsgebeuren. Dan is het belangrijk dat mensen de spelregels en het hele kader kennen. Als ze daardoor dan ook nog hun rijbewijs kunnen halen, is dat altijd leuk meegenomen.

Dat mag op zich geen doelstelling zijn, maar ik denk wel dat mensen een heel leven lang hun voordeel kunnen doen met een goede verkeerseducatie, al was het maar omdat ze in de meest extreme vorm het verschil kan maken tussen leven en dood. Het is daarom goed dat er binnen het reguliere curriculum in ons onderwijs tijd, ruimte en energie voor verkeerseducatie worden vrijgemaakt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Educatie is hoe dan ook belangrijk. U weet ook dat de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) heel veel cursussen organiseert in het lager onderwijs. Verder is minister Weyts bezig met de eindtermen en hij wil verkeerskunde daar voor een stuk in opnemen. Ik dacht dat dat voor de eerste graad reeds in orde was en dat dat er voor de tweede en derde graad ook zat aan te komen. Ik heb nu geen echte duidelijke timing, mijnheer Ceyskens, voor wanneer het overleg met minister Weyts zal plaatsvinden, maar ik zal daarover zeker nog terugkoppelen.

Dan is er het verhaal van de directe toegang. Mijnheer Ceyskens, ik ken daaromtrent uw standpunt. Het is ook niet de eerste keer dat u afkomt met de gedachte-wisseling met de Oostenrijkse professor die daarover een toelichting is komen geven in de commissie. Ik kan alleen maar vaststellen dat er in de meeste Europese landen een rijopleiding van dertig uur met een directe toegang van toepassing is. Ik zal moeten checken of dat ook effectief in Oostenrijk van toepassing is. Ervaring is uiteraard van heel groot belang.

Ik wil toch wel een groot misverstand uit de wereld helpen. U laat het uitschijnen alsof men snel dertig uur een cursus kan volgen en dat men dan automatisch een rijbewijs heeft. Dat is dus helemaal niet zo. Men heeft wel de zekerheid dat men dertig uur effectief gereden heeft en dan zal men een examen moeten afleggen. Als men niet slaagt in dat examen en als blijkt dat die dertig uur rijervaring met een rijnschool niet voldoende zijn, en ik neem aan dat men daarnaast nog wel zelf oefent, dan zal men ook niet slagen in dat examen en heeft men niet zomaar een vrijbrief dat men dertig uur les heeft gevolgd en dat men dan ook een rijbewijs heeft. Dat even voor alle duidelijkheid.

Tegelijkertijd wil ik er ook weer op hameren dat heel wat mensen job- of arbeidsgerelateerd snel een rijbewijs nodig hebben. Voor hen is het juist interessant om via directe toegang snel een rijbewijs te bekomen, uiteraard op voorwaarde dat men in de praktijktesten slaagt. Dat blijft absoluut een voorwaarde.

Ervaring is en blijft heel belangrijk, ervaring én educatie. Daarin treed ik u beiden bij. Bij dezen weten we ook gelijk welke diploma's de heer Keulen heeft, zijn zwemb diploma, zijn dactylodiploma en uiteraard ook zijn rijbewijs. Dat is zeker ook goed om dat met ons te delen. Neen, alle gekheid op een stokje: ik deel alleszins de bekommernissen. Educatie is heel belangrijk, net als ervaring opdoen. Men zal maar door een gerichte ervaring en begeleiding in het praktijkexamen slagen en zodoende een bijdrage kunnen leveren aan een veilig verkeer.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik wil me aansluiten bij uw felicitaties aan de heer Keulen voor al zijn diploma's. Het grote verschil is natuurlijk wel dat dat zwemb diploma mooi op zijn zwembroek staat en dat hij met dat dactylodiploma ongetwijfeld ook al zijn voordeel heeft gedaan als hij zijn nota's intikt. Dat rijbewijs gaat echter over de veiligheid van de heer Keulen en dat gaat ook over de veiligheid van iedereen die hij tegenkomt op de weg. Daarom is er dat Oostenrijks model waarover u zegt dat ik daar al zo vaak naar verwezen heb. Ik kan ernaar blijven verwijzen, want ik vind dat spectaculair. Als wij morgen in Vlaanderen kunnen zeggen dat we bij de jongeren die op de weg verongelukken, en iedere jongere is

er een te veel, er een op de drie kunnen weghalen, dan hebben we gigantische stappen vooruitgezet. Ik ben ook niet zo geïnteresseerd in wat de meeste andere landen doen, maar ik ben wel in de veiligste oplossingen geïnteresseerd. Daar moeten we in dit geval naar kijken. Los van alle andere diploma's die er zijn, gaat dit over veiligheid en ik denk dat we verplicht zijn om daar zeer grondig en zeer nauwkeurig mee om te gaan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.