

vergadering **C129**  
zittingsjaar 2022-2023

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 2 februari 2023



Vlaams  
Parlement

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een verbod op het gebruik van lachgas – 1043 (2022-2023)	5
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afhandeling van de schadeclaim aan Nederland met betrekking tot de Spartacuslijn 1 – 1067 (2022-2023)	9
VRAAG OM UITLEG van Kathleen Krekels aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de geweigerde of uitgestelde ritten van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs – 1120 (2022-2023)	13
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inschakelen van garages bij de herkeuring van afgekeurde voertuigen – 1155 (2022-2023)	19
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van digitale uitnodigingen voor de autokeuring – 1197 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject over het gebruik van eBox door de keuringscentra – 1205 (2022-2023)	25
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen bij de keuring van motorfietsen – 1210 (2022-2023)	29
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over SUV's en verkeersveiligheid – 1223 (2022-2023)	33
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid inzake flitscamera's – 1236 (2022-2023)	38
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het niet uitrijden van bussen van De Lijn in Limburg door de sneeuwval – 1237 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het winterplan van De Lijn – 1258 (2022-2023)	
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een gewijzigde dienstverlening van De Lijn bij sneeuwval en de strooiaanpak door het Agentschap Wegen en Verkeer – 1306 (2022-2023)	41

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Spartacuslijn 2 en de bestelling van de eerste trambussen

– 1268 (2022-2023)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanbesteding van zeventien elektrische trambussen in het kader van de Spartacuslijn 2

– 1300 (2022-2023)

48



**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een verbod op het gebruik van lachgas – 1043 (2022-2023)****Voorzitter: de heer Bart Claes****De voorzitter:** Mevrouw Moors heeft het woord.**Rita Moors (N-VA):** Minister, in Nederland geldt vanaf 1 januari 2023 een verbod op het gebruik en het bezit van lachgas. Naar aanleiding daarvan hield het verkeersveiligheidsinstituut Vias opnieuw een pleidooi voor een verstrenging van de regels in ons land.

Dat pleidooi werd gehoord door federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet, want hij gaf te kennen binnenkort een algemeen verbod op lachgas op de regeringstafel te willen leggen. Hij verklaarde daarvoor reeds groen licht te hebben gekregen van de Interministeriële Conferentie (IMC) met alle ministers van Mobiliteit. Daarover heb ik enkele vragen.

Kunt u de beslissing van de IMC en het verdere traject nader toelichten?

Welke initiatieven zult u nemen ter opvolging?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.**Minister Lydia Peeters:** Bedankt voor uw vraag, mevrouw Moors.

We weten allemaal dat rijden onder invloed een van de belangrijkste killers in het verkeer is. In dat opzicht, en met de verkeersveiligheid als belangrijkste bekommernis voor ogen, is op de IMC van 6 december laatstleden inderdaad gevraagd aan minister Gilkinet om ervoor te zorgen dat er een algeheel verbod zou komen op de verkoop van lachgas, en om dat op de tafel van de Federale Regering te leggen.

We weten dat er in Nederland al een verbod is op het bezit of de verkoop van lachgas voor recreatief gebruik. Het is daar al verboden, dus we hoeven het warm water niet uit te vinden en we kunnen daar een voorbeeld aan nemen. Als we de persberichten van de voorbije week mogen geloven, dat er alleen al in het Brussels ruim twee ton aan lachgascapsules gevonden werd, dan zien we dat dit een heel groot probleem is. Het is een maatschappelijk fenomeen dat alleen maar uitdijt. Dat noopt ons ertoe om maatregelen te nemen. We kijken naar de Federale Regering en vragen andermaal met aandrang om, naar het voorbeeld van Nederland, soortgelijke maatregelen te nemen. Dat neemt niet weg dat wij zelf, vanuit Vlaams oogpunt, blijven inzetten op datgene waarvoor wij bevoegd zijn. Dat zijn onder andere de doelgroepgerichte sensibiliseringscampagnes, naar jongeren en naar mensen die deelnemen aan het verkeer en ook aan het uitgaansleven. Ik denk wel dat u onze campagne kent met 'Groot Gelijk dat je drugsvrij rijdt'. Soortgelijke campagnes zullen we zeker in de toekomst ook blijven opzetten.

**De voorzitter:** Mevrouw Moors heeft het woord.**Rita Moors (N-VA):** Dank u wel, minister. Het is inderdaad een groeiend probleem in het verkeer, met jongeren die onder invloed rijden, niet alleen van alcohol of drugs, maar blijkbaar ook van lachgas. Zij zijn een groot gevaar op de weg, niet alleen voor henzelf maar ook voor andere weggebruikers. Daar moet dus zeker tegen opgetreden worden. U hebt zonet al aangehaald dat het niet alleen een probleem is in het verkeer maar ook bij de afvalverwerking. De afvalmaatschappij van Brussel heeft inderdaad in de afgelopen week aan de alarmbel getrokken omdat er verschillende verbrandingsovens zijn stilgevallen ten gevolge van capsules van lachgas die in het restafval waren beland.

Een ander probleem is het feit dat er nog geen sluitende methode is om het gebruik van lachgas in bloed, adem, speeksel of urine te constateren. Dat is natuurlijk een bijkomend probleem. Ik denk dat er aan de detectiemethode nog gesleuteld moet worden.

Daarom heb ik een bijkomende vraag, minister: wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de detectiemethode? Hebt u weet van evoluties op dat vlak? Wordt daar onderzoek naar gedaan?

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Minister, uw antwoord op mijn recente schriftelijke vraag maakte me tevreden omdat ik las dat u zelf een voorstander bent van een verbod op lachgas. Ik weet dat u binnen de grenzen van uw bevoegdheden enkel kunt inzetten op sensibilisering en als het goed is, dan mag dat ook gezegd worden. De actie 'Groot Gelijk dat je drugsvrij rijdt' was een zeer zichtbare actie en het was ook bijzonder positief dat u die campagne mee hebt ondersteund met extra speekseltesten. Recentelijk was er ook een bevraging van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) bij de Vlaamse automobilisten tussen 18 en 54 jaar, over het rijden onder invloed van drugs en lachgas. Die resultaten waren heel frappant, dit fenomeen is in opmars bij die jongere leeftijdsgroepen en dat is zorgwekkend.

Het maakte me ook blij om te lezen dat de VSV binnen de permanente monitoring van de campagnes die bevraging halfjaarlijks zal organiseren – meten is weten –, om die evolutie ook nauwgezet te kunnen opvolgen en die campagnes nog gericht te kunnen uitwerken. Een bevraging is pas representatief als aan alle criteria wordt voldaan en dan vroeg ik mij af of u zicht hebt op hoe die bevraging gebeurt en hoe ruim die is.

Een derde goede zaak is dat er overleg werd gepleegd tussen uw kabinet, dat van minister Somers en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Op mijn vraag welke inspanningen er nog extra gedaan kunnen worden om het bezit en gebruik van lachgas in nog meer Vlaamse steden en gemeenten uit te rollen, verwees u enkel naar de webpagina van de VVSG. Is dit aantal in stijgende lijn en kunt u ons een overzichtje bezorgen van de steden en gemeenten waar het verbod er wel al is?

Ik rond af met de boodschap dat wij pleiten voor een nultolerantie voor drugs in het verkeer. Wij zijn ook van mening dat als er kan worden aangetoond dat drugsgebruik de oorzaak van het ongeval is, dat dan het rijbewijs onmiddellijk moet worden ingetrokken. Ook bij verkeercontroles moet er harder worden ingezet op drugs, want de pakkans voor drugs in het algemeen ligt momenteel een stuk lager dan bij alcohol, terwijl het risico op een ongeval met drugs dertig keer hoger ligt. Minister, blijf naast sensibilisering ook inzetten op handhaving via controles. Dat is noodzakelijk om een duidelijk signaal te geven dat rijden onder invloed nooit getolereerd kan worden. Dus blijf dit onderwerp bij uw federale collega's aankaarten en zorg er mee voor dat er effectief verder onderzocht kan worden hoe lachgas in het verkeer gehandhaafd kan worden.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Ik wil hier toch even onderstrepen dat cd&v ook voorstander is van een totaalverbod. Cd&v-kamerlid Nawal Farih pleitte in 2019 al voor een verbod op de verkoop van metalen slagroomcapsules met lachgas aan minderjarigen. Ook collega Jef Van den Bergh kwam in de plenaire vergadering van 8 december vorig jaar al tussen en minister Gilkinet had daar inderdaad oren naar. We horen dat u niet alleen inzet op lachgas, maar ook op drugs en vooral de sensibilisering daarrond, maar vorig jaar hebt u aangekondigd om 10.000 speekseltesten te voorzien, wat een goede zaak is ondanks dat dat een federale bevoegdheid is. Nu vroeg ik mij af of u voor 2023 ook dat soort acties zult voorzien.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Ik diende op 16 november identiek dezelfde vraag in, ik wil dat de minister dat ook weet. Naar aanleiding van Nederland vroeg ik hoe u staat tegenover een verbod op het gebruik van lachgas, of u overleg ging plegen met uw federale collega en vroeg ik ook om met die sensibilisering verder te doen. Ik wil graag weten waarom mijn vraag de selectie niet haalde, want ik ben de collega's dankbaar, maar ik had de vraag al op 16 november ingediend. Ik heb de vraag vandaag weer mee, maar ik verheug mij uiteraard, minister, dat u blijkt geeft ...

**De voorzitter:** Collega Lambrecht, dat was tijdens de begrotingsbespreking. Elke vraag om uitleg die toen werd ingediend, is toen afgekeurd. We hebben het daar al enkele keren over gehad.

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Ik vind het vreemd dat dat de week nadien niet werd meegenomen.

**De voorzitter:** U kunt nu uw tussenkomst verder afwerken.

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Uit uw antwoord vernam ik dat u op 6 december overleg had met Gilkinet. Mijn vraag is dan: wordt dat overleg opgevolgd, zit u over een paar maanden daarover opnieuw met hem samen? Want ik denk dat we dat niet mogen laten gaan. Net zoals de collega's is Vooruit ook voorstander van een volledig verbod op lachgas, zoals bijvoorbeeld in mijn thuisstad Brugge. Onderzoeken tonen aan dat jongeren heel vaak alcohol en lachgas samen nemen, zoals 61 procent van de jonge bestuurders aangaven. Is het niet te overwegen om eens een specifieke campagne te doen rond het samen nemen van alcohol en lachgas, los van de algemene anti-drugscampagnes die we natuurlijk ook heel erg ondersteunen? Dank u wel.

**De voorzitter:** Voor de volledigheid, collega Lambrecht: ik heb toen ook een gelijkaardige vraag van iemand uit mijn fractie afgewezen.

De heer Bex heeft het woord.

**Stijn Bex (Groen):** Zeer kort. Dank u, collega's, voor de vragen. Het is zeker ook een bezorgdheid van Groen dat zo weinig mogelijk mensen, het liefst geen mensen, zich in het verkeer begeven onder invloed van drugs. Ik denk dat de minister verwezen heeft naar het werk van minister Gilkinet, die op federaal niveau aan het onderzoeken is hoe we, naar Frans voorbeeld, kunnen gaan naar een verbod op niet-professionele verkoop en bezit van lachgas. Ik denk dat dat inderdaad een weg is die we moeten bewandelen, en ik vind het goed dat daar vanuit Vlaams niveau zo goed mogelijk aan wordt meegewerkt.

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik wil misschien toch nog even iets benadrukken. Naar aanleiding van eerdere berichtgeving en vaststellingen van de politie van meldingen die we kregen op onze verkeersveiligheidstafel, is het juist van onze zijde dat wij dat geagendeerd hebben op de IMC van december, het overleg dat we hebben met de andere gewestelijke collega's en de federale collega's. Daar hebben we specifiek gevraagd aan collega Gilkinet om ervoor te zorgen dat er wat dat betreft initiatief genomen zou worden op federaal niveau. Minister Gilkinet heeft gezegd dat hij dat ook zal doen, en hij zou het onder andere ook bespreken met minister Vandembroucke van Volksgezondheid, omdat het nemen van lachgas niet alleen een verkeersveiligheidsprobleem is, maar ook een ruimere gezondheidsproblematiek.

Ik hoop dat ik daar snel feedback over krijg. We hebben op 7 februari opnieuw een interministerieel overleg, en ik neem aan dat ik dan te horen zal krijgen wat er intussen

is gedaan. Alleszins is het nodig dat er snel iets gebeurt. Ik verwijs naar de persberichten die we de afgelopen dagen gezien hebben. 2 miljoen ton afval, alleen al in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, van die capsules van dat lachgas. Ook de afvalverbrandingsovens die daardoor werden stilgelegd. Kortom: het is een groot maatschappelijk probleem, maar het is zeker ook een groot verkeersveiligheidsprobleem.

Vandaar dat we daar met zijn allen op moeten blijven inzetten. Zoals ik daarstraks al zei: van onzentwege zetten we volop in op die campagne. We zetten volop in op die sensibiliseringscampagnes. Ik ben ook blij dat een aantal collega's dat hier onderschrijven. Ik denk zeker aan die campagne die we samen gedaan hebben met een aantal mensen uit het nachtleven, vanuit de clubs, waarbij ook zeer gericht wordt ingezet op 'Groot Gelijk dat je drugvrij rijdt'. Drugs is daar eigenlijk de volledige noemer. Dat is uiteraard drugs zelf, maar dat is ook lachgas, alles wat daaronder valt. We willen natuurlijk ook dat je nuchter rijdt. Zeker die combinatie van alcohol met lachgas is uit den boze, zowel wat lichamelijke gezondheid betreft als wanneer men zich in het verkeer begeeft. We zullen dergelijke campagnes zeker verder opzetten.

Als het gaat over testen: we kregen op onze verkeersveiligheidstafels te horen van een aantal politiezones dat er een gebrek was aan testen. Vanuit de federale overheid – want daar is de politie bij betrokken – waren er te weinig testen voorradig. Daarom hebben wij als ondersteuning aan het federale beleid ten behoeve van de provinciegouverneurs testen ter beschikking gesteld, zodat die verdeeld kunnen worden onder de respectievelijke politiezones, om zodoende nog meer het verkeersveiligheidshandhavingssluik te ondersteunen. Ik denk opnieuw dat dat belangrijk is, ook al weet ik dat dat strikt genomen niet onze bevoegdheid is. Wat dat betreft zullen we dat zeker opnieuw opnemen als we overleg hebben met de andere collega's, om daar ook doelgericht op in te zetten, en zeker te zorgen dat er voldoende testen zijn, zowel alcoholtests als spekseltests.

Dat lachgas moeilijk te detecteren is, weten we allemaal. Maar anderzijds kan men te allen tijde gebruikmaken van de tools die er in de regelgeving zijn. Artikel 8.3 stelt heel onomwonden dat men te allen tijde in staat moet zijn om de wagen te besturen. Men moet over de nodige rijvaardigheden beschikken. Wanneer er bij een controle vastgesteld wordt dat daar niet aan voldaan wordt, dan is dat sowieso al een reden om op te treden.

Wat betreft de bevraging, de cijfers over het aantal lokale besturen die nu specifiek al een lokaal verbod hebben: die cijfers heb ik nu niet voorhanden. Misschien heeft het Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB) die wel, ik weet dat wij die recent in onze gemeenteraad hadden. Natuurlijk moeten de lokale besturen niet alles melden aan onze overheid van datgene wat ze doen, dus ik weet niet zeker of het Agentschap Binnenlands Bestuur ze ter beschikking heeft, maar alleszins kan dat eventueel daar opgevraagd worden.

Wat de detectiemethoden betreft, kijk ik vooral naar de federale overheid. Ik zeg opnieuw dat we daar ten volle op inzetten, het is een belangrijk aspect in het kader van verkeersveiligheid. Maar ik meen dat we hier met vereende krachten, zowel federaal als Vlaams, maar ook met lokale overheden, moeten kijken hoe we deze problematiek een halt kunnen toeroepen.

Zoals ik daarstraks ook al zei, als ik zie dat men in Nederland een algemeen verbod op recreatief gebruik kan opleggen, dan lijkt me dat we dat hier ook in ons land moeten kunnen doen. Er zijn natuurlijk nog altijd sectoren – ik denk aan bakkerijen, farmaceutische bedrijven – die lachgas moeten kunnen gebruiken, maar daarom moet niet iedereen in zijn wagen lachgas kunnen vervoeren. Dus ik denk dat men daar snel tot een oplossing kan komen, en ik verwijs naar het voorbeeld van Nederland waar het verbod sinds 1 januari 2023 in voege is.



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

**Rita Moors (N-VA):** Dank u, minister, voor uw uitgebreide antwoord. De kamerbrede aandacht die het probleem hier heeft, onderstreept nog maar eens dat het een zeer groot probleem is. Lachgas wordt steeds meer misbruikt door jongeren, met alle gevolgen van dien, zowel binnen als buiten het verkeer. Ik hoop dat er een enorm draagvlak is om een verbod uit te vaardigen op het oneigenlijke gebruik, en ik hoop dat dat heel snel tot stand gaat komen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afhandeling van de schadeclaim aan Nederland met betrekking tot de Spartacuslijn 1 – 1067 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, voor wat betreft het tracé van Spartacuslijn 1 – dat is de lijn Hasselt-Maastricht – kondigde u in mei 2022 de switch aan van de tram naar de elektrische trambus op een maximale vrije bedding. Om Nederland te vergoeden voor de reeds gemaakte kosten in het kader van de oorspronkelijke plannen werd er aan Vlaamse zijde een advocatenkantoor aangesteld om een schadeclaim te bepalen. Advocatenkantoor Liedekerke werd aangesteld.

Op 20 oktober laatstleden stelde ik in deze commissie nog een vraag aan u met betrekking tot die schadeclaim. U zei toen in uw antwoord, en ik ben zo vrij om u te citeren: "Ons advocatenkantoor heeft begin oktober nog bijkomende vragen ter verduidelijking gesteld aan Nederland. Het heeft heel wat gegevens opgevraagd bij de Nederlandse administratie. Het heeft nog verduidelijking gevraagd en het zal nu met een finaal advies naar ons toe komen. Daarnaast kan ik u meegeven dat Nederland ook een advocatenkantoor heeft aangeduid. Ik vermoed dat in eerste instantie tussen beide kantoren zal worden bekeken hoe we tot een vergelijk kunnen komen."

In het schrijven van de gemeente Maastricht van 16 december 2022 aan haar raadsleden stelt de gemeente, en ik ben ook zo vrij om dat te citeren: "In tegenstelling tot hetgeen de minister heeft gezegd in de commissie van 20 oktober 2022, is er aan Nederlandse zijde geen advocatenkantoor aangesteld." Bovendien zouden er "door het advocatenkantoor Liedekerke geen bijkomende vragen zijn gesteld aan de Nederlandse administratie".

Minister, dat brengt mij tot de volgende vragen. Hoe reageert u hierop? Welke contacten waren er sinds de laatste behandeling van deze kwestie in de commissie van 20 oktober 2022 met de verschillende Nederlandse overheden? En welke stappen werden er gezet sinds 20 oktober inzake het bepalen van de schadeclaim?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mevrouw Moors. Het is misschien inderdaad wel goed dat we regelmatig de documenten en stukken aan de andere kant van de grens bekijken. Maar dan kunnen we ze gelijktijdig ook in de juiste context plaatsen. Ik wil misschien eerst even verduidelijken dat er toch wel verwarring is ontstaan tussen enerzijds het vragen aan 'Nederland' en/of 'de Nederlandse administratie'.

Het klopt, zoals uzelf hebt gezegd, dat wij hier in Vlaanderen advocatenkantoor Liedekerke in de zomer van 2022 hebben aangeduid om te kijken welke stappen kunnen worden ondernomen om uit een impasse te kunnen geraken en om verder

met de stad Maastricht te bekijken hoe we toekomstgericht kunnen samenwerken inzake hoogwaardig en grensoverschrijdend openbaar vervoer. Men heeft vanuit het kantoor Liedekerke contact opgenomen met een aantal ambtenaren van de stad Maastricht om in eerste instantie hun schadeclaim te kunnen analyseren aan de hand van de stukken die de stad Maastricht ter beschikking stelde.

Bijkomend werd vervolgens – dat is eigenlijk mee op aangeven van advocatenkantoor Liedekerke – vanuit Vlaamse zijde een Nederlands bureau aangeduid omdat men duidelijk moet weten hoe soortgelijke schadeclaims naar Nederlands recht worden afgehandeld. Het was misschien een klein beetje verwarrend dat men dacht dat Nederland zelf al spontaan een advocaat had aangesteld. Nee, het zijn wij vanuit Vlaanderen die een bijkomend Nederlands bureau hebben aangeduid om te bekijken hoe men uit de impasse kan komen. Door dat Nederlands advocatenkantoor dat van Vlaamse zijde is aangeduid, zijn nog een aantal bijkomende vragen gesteld ter verduidelijking of ter interpretatie van het schadedossier.

Alleszins hebben wij eind vorig jaar aan onze raadgevers – zowel de Vlaamse als de Nederlandse – opdracht gegeven om met de stad Maastricht verder te onderhandelen om tot een vergelijk te komen. Natuurlijk staat het de stad Maastricht of de provincie Limburg aan Nederlandse zijde vrij om ook al dan niet een advocaat onder de arm te nemen, om zodoende – en ik hoop dat we daar snel toe kunnen komen – toch tot een consensus te komen om te bekijken waar we kunnen geraken.

Hoe de onderhandelingen juist verlopen, dat is natuurlijk in een sfeer van vertrouwelijkheid. Ik denk dat dat ook goed is dat men onder elkaar moet aftoetsen hoe men tot een vergelijk kan komen. Als er geen consensus of geen vergelijk mogelijk is, dan zal dit finaal uitgevochten moeten worden voor een rechtbank. Laat ons hopen dat dat niet hoeft te gebeuren, want ik denk dat iedereen – zowel wij aan deze zijde van de grens, maar ook aan de andere zijde van de grens – ervan overtuigd is dat meer en vlotter grensoverschrijdend openbaar vervoer van groot belang is en dat we ook toekomstgericht daarop moeten blijven inzetten.

Meer kan ik u vandaag dan ook niet vertellen dan dat op dit ogenblik onze advocaten zijn aangesteld – een Vlaams en Nederlands bureau – en dat die in contact staan met Maastricht om te kijken of men tot een vergelijk kan komen.

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

**Rita Moors (N-VA):** Dank u wel, minister, voor de uitleg. Dat werd vorige keer door mij inderdaad mis begrepen.

Dat is nu duidelijk, dat wij zowel een Belgisch als een Nederlands kantoor onder de arm hebben genomen. Ik denk dat dat goed is, gezien het verschil in regelgeving. We hebben een apart Belgisch recht en een apart Nederlands recht. Dat is dus een goede zaak, denk ik.

Een andere goede zaak is dat Spartacus vooruit lijkt te gaan. Ik denk dat dat in het belang is van de beide Limburgen, dat het zo snel mogelijk zal landen.

Mijn bijkomende vraag aan u, minister, is: hebt u een effectieve deadline die werd opgelegd aan het advocatenkantoor inzake het uitbrengen van dat advies omtrent de hoogte van de schadeclaim?

En is er voldoende budget voorzien of is er al budget voorzien om een eventuele schadeclaim uit te betalen?

En tot slot, hebt u er al zicht op wanneer de trambus Hasselt-Maastricht in 2025 zou kunnen gaan rijden?

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

**Johan Danen (Groen):** In de timing ben ik zelf ook erg geïnteresseerd, omdat Nederland er blijkbaar van uitging dat het goed zou zijn om nog in 2022 op hoofdlijnen een akkoord te bereiken. Die deadline is toch min of meer verstreken.

Dan, twee, zij zeggen in hun laatste informatiebrief ook dat zij het interessant vinden om verder werk te maken van grensoverschrijdend vervoer met Vlaanderen. Waar denken zij dan aan? Bent u in overleg over wat hierna nog gaat volgen?

Dan hebt u gezegd dat als er geen akkoord is, dit voor een rechtbank uitgevochten zal moeten worden. Wat voor rechtbank is dat dan? Dat is een informatieve vraag. Hebt u daar een idee van? Hopelijk hoeft het niet zover te komen.

Dan, als laatste, zijn er nog andere claims die hangende zijn, naar aanleiding van het afspringen van het tramdossier?

Dat waren mijn bijkomende vragen.

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Minister, ik sluit mij daar uiteraard ook graag bij aan. Ik heb dezelfde vragen als de collega's.

Ten eerste is er de timing, ten tweede is er het budget – het budget al dan niet voor de schadeclaim, en ook het budget voor al die procedures. Want die kosten toch ook enorm veel geld in de huidige moeilijke economische tijden.

En drie – we komen er straks ook nog op terug –, is er ondertussen nog overleg met de Nederlandse partners voor het aangepaste dossier – zal ik het dan maar noemen – van het grensoverschrijdend vervoer? Zijn er nog concrete afspraken gemaakt of staat dat volledig on hold, in afwachting van de juridische procedure?

En tot slot, collega Moors, ik hoor u zeggen dat Spartacus vooruit lijkt te gaan. Ofwel hebt u andere informatie dan wij, maar ik heb niet de indruk – spijtig genoeg – dat het vandaag vooruitgaat.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Ik ben wel niet van Limburg, maar de problematiek is natuurlijk ook voor de Vlaams Belangkiezers in Limburg zeer belangrijk.

We weten allemaal dat een schikking of – in het slechtste geval – een geschil tot ellenlange procedures kan leiden. Mijn vraag is in hoeverre de minister en haar kabinet ervan overtuigd zijn dat een billijke minnelijke regeling binnen handbereik ligt. Want indien dat toch tot een rechtszaak zou leiden, dan zijn we zonder twijfel vertrokken voor een lange tijd en eventueel met een onzeker resultaat.

Bijkomend, waarom konden de administraties niet tot een vergelijk komen, ten einde tussenkomst van advocaten te vermijden?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen: vragen rond timing, rond budget, rond verder overleg.

In een ver verleden is er een kaderovereenkomst afgesloten tussen Vlaanderen, Maastricht en het provinciebestuur van Nederlands Limburg. Daar staan een aantal elementen in. Wanneer men drastisch afwijkt van datgene wat is afgesproken in die kaderovereenkomst, moet men kijken om tot een vergelijk te komen om die

kaderovereenkomst te beëindigen. Daarin is ook een procedure opgenomen die zegt wie bevoegd is in het geval dat er een juridisch geschil is. En dat is in het kader hiervan de rechtbank van Maastricht.

Nu, we zijn zover nog niet. Zoals ik daarstraks al zei, hebben we op dit ogenblik een schadeclaim gekregen van onze Nederlandse collega's die heel hoog is. Dan ga je natuurlijk niet zonder meer vanuit Vlaanderen zeggen: "Akkoord, hier is de cheque en we zijn even goede vrienden." Dan is het logisch dat we dat drastisch gaan analyseren en gaan kijken welke rechtsgrond er is om die schadeclaim op die manier te formuleren. Wij hebben onze advocaat aangeduid en er is een Nederlands advocatenbureau. Zij zijn dat allemaal aan het analyseren en zij voeren ook gesprekken met Maastricht. Dat gebeurt in een kader van vertrouwelijkheid.

Ik heb vandaag ook niet alle details, maar ik heb wel gezegd dat we het liefst van al zo snel mogelijk tot een vergelijk zouden willen komen, om zodoende ook die andere noodzakelijke hoogwaardige openbaarvervoersassen richting Nederland niet te hypothekeren en om daarop ook verder te kunnen werken. Want we praten hier over de lijn Hasselt-Maastricht, maar tegelijkertijd zijn er ook nog andere vragen. Van onzentwege is er bijvoorbeeld de vraag naar de verbinding Hamont-Weert, dat weten we ook allemaal. Tegelijkertijd is er ook nog de vraag richting Sittard en richting Eindhoven. Kortom, we willen daar in de toekomst blijven op inzetten.

Ik beperk mij nu misschien tot de Limburgse overgangen, maar we hebben er natuurlijk ook nog elders, om de niet-Limburgers hier in de zaal gerust te stellen. Maar we willen alleszins blijven inzetten op die grensoverschrijdende hoogwaardige openbaarvervoersassen. Wat dat betreft, hoop ik dat we voor de toekomst snel tot een vergelijk kunnen komen.

Heb ik daar nu een deadline op gezet? Heb ik een timing voor ogen? Liever vandaag dan morgen. Ik denk dat we het daar allemaal over eens zijn. Maar als wij nu een deadline zouden bepalen, zou Maastricht eenvoudigweg zeggen: "Geef ons het volledige bedrag en we zitten binnen de deadline." Zo eenvoudig is het natuurlijk niet. Ik denk dat er hier wel meerdere juristen aan tafel zitten. Laat ons dus eerst proberen de juristen onderling tot een vergelijk te laten komen. Komt het tot een vergelijk, des te beter. Komen we niet tot een vergelijk, dan is er misschien eerst nog een soort arbitrage in het kader van een bemiddeling.

We hebben recentelijk nog de Vlaams-Nederlandse Top gehad, maar ook daarvoor heb ik met de Nederlandse collega's – de ministers – nog contact gehad, waarmee ik wil benadrukken dat we echt willen blijven inzetten op dat hoogwaardig grensoverschrijdend openbaar vervoer. Laat ons hier dus niet alle banden verbreken, maar laat ons integendeel kijken hoe we snel tot een vergelijk kunnen komen, en snel een en ander kunnen faciliteren.

Ik weet op dit ogenblik niet welk budget ik moet voorzien, maar we weten natuurlijk wel dat er een schadeclaim zal volgen. Dat is een.

Dan is er de timing. Ik denk dat ik daar voor een stuk op geantwoord heb.

Ik kreeg ook de vraag – ik denk van mevrouw Robeyns en ook van mevrouw Moors zelf – of die tram dan gaat rijden in 2025. Ik denk dat we allemaal hopen van wel, want Limburg is en blijft nog altijd de meest autogerelateerde provincie. Ik denk dat, als we op de drie assen snel werk kunnen maken van hoogwaardig openbaar vervoer, we alleen maar de vlucht vooruit kunnen nemen. We zetten er volop op in, maar we hebben er ook nog wat angels uit te halen. We blijven er alleszins naarstig op werken.

U hebt ook recentelijk kunnen lezen – maar ik denk dat we daar straks wel nog op terugkomen – dat inzake Spartacuslimijn 2 het hoogwaardig openbaar vervoer besteld

is. Een aantal elementen zijn daar al overwonnen. Daar gaan we er alleszins van uit dat dat begin 2024 gefaciliteerd kan worden. Voor Spartacus 1 en Spartacus 3 zal dat iets later zijn. We willen in elk geval alles op alles zetten om toch ook daar de sprong voorwaarts te maken en te komen tot een oplossing. En De Werkvennootschap is, wat dat betreft, bezig met de opdracht om werk te maken van het tracé enerzijds, en met het uitwerken van het verdere verloop voor Spartacus 1 anderzijds.

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, dank u wel voor uw antwoorden.

Het is fijn om te horen en te zien dat alle Limburgers zich toch wel achter het Spartacusproject blijven scharen.

Collega Robeyns, ik denk persoonlijk dat de switch die in het voorjaar is afgeklopt – in mei 2022 – van de tram naar de elektrische trambussen een goede vooruitgang was.

Het dossier is zeker belangrijk voor de ontsluiting van onze provincie, een grensoverschrijdende ontsluiting. En u hebt zelf aangehaald, minister, dat de relatie met Nederland goed gewaardeerd moet blijven, om in de toekomst nog meer te kunnen realiseren.

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

**VRAAG OM UITLEG van Kathleen Krekels aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de geweigerde of uitgestelde ritten van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs – 1120 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Kathleen Krekels (N-VA):** Ik had hier inderdaad nog enige informatie over gewenst, en had er een schriftelijke vraag over gesteld in mei 2022. Ik bevroeg de minister toen over de scholen in het buitengewoon onderwijs die niet of nog niet wensten in te gaan op het aanbod voor extra middelen voor hun leerlingenvervoer. Op maandag 27 juni 2022 ontving ik van de minister het antwoord dat het de nodige tijd in beslag neemt om de gegevens te verzamelen, en dat ze de voorziene tijd dus niet zouden halen. Ik zou een antwoord mogen verwachten tegen 15 juli van hetzelfde jaar. Intussen heb ik na herhaaldelijk aandringen het antwoord over de scholen die weigerden of uitstelden helaas nog niet ontvangen, met steeds hetzelfde antwoord: dat het nog de nodige tijd in beslag zou nemen. Het lijkt me wel cruciaal om een antwoord te hebben op deze vragen, in functie van het uitstippelen van een goed beleid. Want we willen toch alle leerlingen gebruik laten maken van een leerlingenvervoer dat beperkt is in een bepaalde tijd, natuurlijk in afwachting van de uitvoering van de conceptnota die de minister ondertussen heeft voorgesteld.

In de commissie van 13 oktober 2022 zei u, minister, dat tegen eind november een evaluatie met alle betrokken stakeholders klaar zou zijn, of dat u dat klaar zou willen hebben. En bij de begrotingsbesprekingen van eind vorig jaar koppelde u deze evaluatiestudie van Deloitte ook aan de conceptnota. “De aanbevelingen en opmerkingen zullen in rekening worden gebracht bij de uitrol van nieuwe regelgeving”, hebt u toen aangegeven.

Minister, op welke manier zult u verder vormgeven aan het leerlingenvervoer?

Als er geen antwoord gegeven kan worden op de vragen van mijn schriftelijke vraag: hoeveel voertuigen werden met vertraging ingeschakeld? Er werd een aantal voertuigen beloofd op 1 september 2022. Die zouden dan pas uitrijden op 1

oktober 2022. Hoeveel waren er dus in september beloofd, maar zijn nog altijd niet op die scholen geraakt?

En maken de redenen voor weigering of uitstel van leerlingenvervoer en de geografische spreiding van deze scholen ook deel uit van uw aangekondigde evaluatie?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mevrouw Krekels, voor uw vragen.

We weten natuurlijk allemaal – en ik denk dat u het mee kunt beamen, want u hebt me er al verschillende keren vragen over gesteld – dat het hele verhaal rond het leerlingenvervoer een heel complex gegeven is en al jarenlang – ik denk zelfs decennialang – aansleept. Er moet daar sowieso het een en ander bijgestuurd worden, zeker toekomstgericht, om tot een meer performant en duidelijker systeem te kunnen komen.

Het is alleszins niet zo dat wij cijfers of gegevens willen achterhouden, integendeel, maar het is vaak een heel kluwen. We zien enerzijds de fluctuaties in het leerlingenaantal. Dat speelt mee, alsook het feit dat heel wat leerlingen heel vaak verhuizen – dat is natuurlijk hun goed recht – of meerdere adressen hebben waar ze opgepikt of afgezet moeten worden. We zitten ook samen met de scholen, de busbegeleiders en iedereen binnen het departement Onderwijs. Het is, kortom, een heel complex gegeven waaraan we met z'n allen moeten werken om toekomstgericht tot een betere regeling te komen.

Nu, we hebben het hier in de commissie van 29 september en 13 oktober nog uitgebreid over gehad. U weet intussen ook dat we extra budgetten hebben vrijgemaakt, niet alleen voor dit schooljaar, maar ook tot en met 2027. We hebben jaarlijks een bedrag van 26,4 miljoen euro specifiek voor het vervoer, en bijkomend 10 miljoen euro voor busbegeleiders, via het departement Onderwijs. We zullen, of willen alleszins, met die extra budgetten zorgen voor meer maatwerk. En we willen er alleszins voor zorgen dat de leerlingen voor een enkele rit niet langer dan negentig minuten op een bus moeten zitten.

Eind juni kreeg u geen detailantwoord op uw vraag voor de periode januari tot en met juni 2022. U vroeg toen specifiek welke scholen toen al weigerden, die laatste jaarhelft van het schooljaar, om mee te doen en wat daar de regionale spreiding van was. Ik kan u wat dat betreft al zeggen dat ik nog heel wat gesprekken heb gehad met de mensen van De Lijn die zich specifiek bezighouden met het leerlingenvervoer. En ik moet zeggen: chapeau voor al het werk dat zij verricht hebben. Want het is echt werk op nagenoeg individueel niveau, van elke leerling apart, en dat dan nog in samenspraak met onderwijsinstellingen, om tot oplossingen te komen.

De focus lag natuurlijk maximaal op zorgen voor een goede regeling voor alle leerlingen. We moeten er dan ook rekening mee houden dat er sowieso een groei is van het leerlingenaantal in het bijzonder onderwijs. En opnieuw: het blijft een evolutief proces dat altijd opgevolgd moet worden.

In die periode waren er 52 scholen die hadden laten weten dat zij geen wijziging wensten. Heeft dat met regionale spreiding te maken? Het was vooral aangegeven door de scholen zelf. Het waren 13 scholen in West-Vlaanderen, geen enkele uit Vlaams-Brabant, 2 in Limburg, 32 in Antwerpen en 5 in Oost-Vlaanderen. Dat maakt een totaal van 52 schoolinstellingen die gezegd hebben: wij willen voorlopig niet inzetten op die nieuwe regeling, dat nieuwe aanbod. Men had daar allerlei redenen voor. Heel vaak was de grootste bekommernis dat ze de continuïteit wilden behouden voor de leerlingen, ook al betekende dat meer dan 90 minuten op een bus zitten. Maar ze wilden zo weinig mogelijk verandering om een stabiel kader te hebben. En dat is meestal de reden geweest waarom men dat aanbod geweigerd heeft.

Ik moet ook wel meegeven dat het aantal unieke leerlingen enorm blijft stijgen. Als ik kijk naar de cijfers van 30 augustus 2022 dan gingen wij toen uit van 34.196 unieke leerlingen. In september 2022 bleek het te gaan over 38.651 leerlingen, dus 4455 leerlingen extra. Eind november bleken er daar nog eens 208 bij te komen. Bij de telling van januari 2023 zitten we al aan 39.495.

Sinds het moment van de opmaak van de planning voor het huidige schooljaar, in augustus 2022, zitten we dus al aan 5299 leerlingen meer. Van die 5299 moet iedereen individueel een aanbod krijgen. Dat betekent ook dat in de routes van de andere leerlingen die we al kenden, het aanbod ook bijgestuurd moet worden. Dit maar om aan te geven dat het telkens een heel complex gegeven is. Meer leerlingen betekent dat er nood is aan meer openbaar vervoer, met ook een impact op de andere routes.

Als het gaat over wat we beloofd hebben: we houden zeker vast aan die beloftes, maar het is niet altijd mogelijk. Het feit dat er zo'n groei is in het bijzonder onderwijs, betekent ook vaak dat er meer leerlingen zijn die ver van de school gehuisvest zijn, of die een school kiezen die verder van hun thuisadres gelegen is. Er zijn ook vaak onderwijsinstellingen die volzet zijn, en dat is ook vaak een reden waarom men zich verder moet verplaatsen. Soms zijn kinderen ook geplaagd, of zorgt de keuze van het onderwijstype voor een verdere verplaatsing. Dat zijn allemaal factoren die meespelen, om maar aan te duiden hoe complex het allemaal is. Gewoon copy-pasten, of gewoon in een computermodel steken, lukt helaas niet.

Bij de laatste gedachtewisseling, hier in de commissie, hebt u ook al duidelijk gehoord dat de directeur-generaal van De Lijn naar Berlijn is gegaan om te kijken hoe men het daar via een computergestuurd model veel beter kan matchen en veel sneller op de bal kan spelen. Nu is het heel vaak nog handwerk: er moet telefonisch maatwerk gedaan worden van ouders naar scholen, van de school naar De Lijn, naar de vervoerder, naar de busbegeleider. Dat is heel complex allemaal. Men is dus aan het bekijken hoe men dat in de toekomst in de Mobiliteitscentrale kan laten inkantelen om veel sneller, eventueel via een Whatsapp van de ouder, rechtstreeks naar de Mobiliteitscentrale, te werken om zodoende de keten veel korter te maken en te zorgen dat men veel sneller op de bal kan spelen.

Om kort te gaan: we willen nog altijd vasthouden aan de ambitie, maar er moet nog veel gebeuren. We moeten ook de conceptnota nog verder uitwerken en kijken naar aangepaste toekomstgerichte regelgeving. Dat neemt niet weg dat men bij De Lijn continu bezig is met efficiëntiewinsten. Maar zoals gezegd blijft het complex door de extra leerlingen, die natuurlijk allemaal welkom zijn, maar waardoor het tracé van het vervoer verandert.

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

**Kathleen Krekels (N-VA):** Dank u, minister, voor uw uitgebreide en heel duidelijke antwoord. Ik sluit me uiteraard aan bij het feit dat het een heel complex gegeven is, dat het heel veel moeite kost, dat er heel veel parameters zijn die op elkaar afgestemd moeten worden, en dat het dus geen evidentie is. Daar sluit ik me helemaal bij aan en het is zeker geen verwijt. U geeft terecht aan dat men daar al lang mee bezig is. Het is ook de reden waarom het niet met één vingervinger opgelost is. Zoals u zelf ook aangeeft, hebt u bijkomende middelen vrijgemaakt, maar ook daarmee is niet alle leed opgelost, omdat er natuurlijk veel meer zaken meespelen. We zijn natuurlijk met die oefening bezig en daarom denk ik dat het belangrijk is om nu door te zetten en ook alle aspecten mee te proberen nemen en daar zo goed mogelijk mee om te proberen gaan.

U zei dat er 52 scholen toen niet wensten mee te gaan in die wijzigingen. In het laatste jaarverslag van het Kinderrechtencommissariaat suggereerde men het idee

om de middelen die zijn blijven liggen, elders op te nemen. Werden die bijvoorbeeld omgeleid naar scholen die nog steeds moeilijkheden ervaarden, waardoor men dan bijvoorbeeld gebruik kon maken van duurder vervoer zoals taxi's, die ook al eens ingezet worden? Zijn die middelen gebruikt om andere scholen beter te bedienen, of zijn die gewoon bewaard voor de verderzetting van het verhaal?

Een tweede zaak, die oefening, dat computergestuurd model uit Berlijn, dat kunnen we misschien meenemen. Het is inderdaad zo dat een van de knelpunten die ook door Deloitte worden aangegeven, de afstemming is tussen De Lijn en de scholen. Dat kan nog een pak beter. U gaf terecht aan dat de capaciteit van buitengewoon onderwijs toeneemt, en dat er ook leerlingen zijn die op meerdere plaatsen moeten afstappen vanwege de gezinssituatie, de ene keer bij de vader, de andere keer bij de moeder op een heel andere plaats. Die plaatsen worden dan op verschillende bussen vrijgehouden, dus dat zijn zeker zaken die spelen. Hierbij was mijn bijkomende vraag hoe we daaraan tegemoet gaan komen, maar ik begrijp dus uit uw antwoord dat jullie dat computergestuurde model van Berlijn gaan meenemen en bekijken hoe we dat gaan enten op het verhaal dat we nu aan het schrijven zijn. Begrijp ik dat goed zo?

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

**Stijn Bex (Groen):** Ik had deze week een vraag ingediend die normaal later aan bod zou komen, maar misschien kunt u vandaag al antwoorden, minister, en dan zal ik de vraag uiteraard intrekken.

Ik denk dat we het erover eens zijn dat het een complexe en belangrijke materie is. We zien ook dat de minister inspanningen doet, maar de complexiteit en het feit dat het bijna handmatig gebeurt, tonen aan dat er een grondige hervorming nodig is. Over die hervorming is, zoals collega Krekels zei, een nota in juli goedgekeurd door de regering. Er werd gezegd dat er voor die hervorming externe ondersteuning zou worden aangesteld. Ik vraag me af hoe dat vorm heeft gekregen en wie dat precies doet.

Er werd ook voorgesteld om tussen de ministers een coördinator aan te stellen voor overleg en om een concreet stappenplan op te stellen met het oog op – en dat is toch wel belangrijk – een implementatie tegen het schooljaar 2024-2025. Dat is vrij kort dag als we zien dat we nog maar aan het begin van het proces staan. Heeft die coördinator al gerapporteerd aan de Vlaamse Regering en wat de belangrijkste punten waren.

Tot slot, in de Onderwijscommissie van een tweetal weken geleden vroeg de kinderrechtencommissaris of het definitieve rapport van Deloitte al gekend was. Terwijl de kinderrechtencommissaris altijd diegene is geweest die dit dossier op de dagorde heeft gezet, was zij er blijkbaar niet van op de hoogte dat een rapport dat reeds in september met de Vlaamse Regering was gedeeld, als ik me niet vergis, klaar was. Ik vraag me af, minister, of het niet goed zou zijn indien u het Kinderrechtencommissariaat van heel dichtbij bij dit proces zou betrekken, iets wat blijkbaar op dit moment niet het geval is.

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

**Martine Fournier (cd&v):** Ik wil toch nog eens kort aansluiten. Het was een interessante vraag van collega Krekels. Iedere keer opnieuw komt het hier aan bod, en ik denk dat er vanuit iedere fractie ook wel altijd, ik ga niet zeggen een enthousiasme, maar een zekere interesse is om dit op te volgen.

Ik had een beetje dezelfde vraag als collega Bex. Als het leerlingenvervoer vorig jaar een hot item was, dan waren er ook andere ministers die op de kar wilden springen, als ik het zo mag zeggen: de minister van Welzijn en de minister van



Jeugd. Ik stel mij ook de vraag. Ze gingen met vijf ministers een overleg hebben; is dat overleg ondertussen al opgestart? Komt dat veel samen? Welke initiatieven zijn er daaruit gekomen?

Minister, ik wil u toch nog een compliment geven. Ik denk dat u de eerste minister bent die zoveel tijd, energie en budget steekt in het oplossen van dit probleem, dus nogmaals mijn complimenten. Maar, bijkomend, de andere departementen, die ook mee op de kar sprongen, welke inbreng hebben zij al gehad?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor de bijkomende vragen.

Mevrouw Krekels, in verband met de middelen die zouden zijn blijven liggen, zoals aangehaald door het Kinderrechtencommissariaat: ik moet u zeggen dat er bij mijn weten geen middelen zijn blijven liggen. U weet dat wij in de tweede helft van het vorige schooljaar snel moesten schakelen, en dat wij niet alle routes hebben hertekend, maar ook heel veel hebben ingezet op taxidiensten en kleine busjes. Dan zaten we daar natuurlijk met de regelgeving vanuit Onderwijs, waarbij men zei dat busbegeleiding pas wordt voorzien op het moment dat er meer dan zes of acht reizigers zijn. Vandaar dat daar toen geen begeleiding was voorzien, terwijl sommige kinderen met dergelijke complexe noden juist wel die begeleiding nodig hadden. Dan heeft De Lijn daar zelf de middelen voor opgetrokken, om begeleiding toch mee te kunnen voorzien, zodat we eigenlijk ook de vlucht vooruit konden nemen. Kortom, middelen die blijven liggen zijn er echt niet. Integendeel, er zijn tekorten.

Het is daarom dat ik ook inspeel op dat verhaal van die bedragen. We hadden eigenlijk sinds 2016 voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs een ongewijzigd budget van om en bij de 70 miljoen euro voor heel Vlaanderen. We hebben daar vorig schooljaar eerst stapsgewijs een aantal bedragen bij gedaan. Finaal zitten we tot en met 2027 op een extra bedrag van een dikke 26 miljoen euro, wat neerkomt op een kleine 100 miljoen euro aan middelen voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs.

Maar tegelijkertijd moeten we dan ook weer die unieke opstappers tellen. Als het evolueert van 34.000 naar ruim 39.000 leerlingen, of meer dan 5000 leerlingen extra, dan wil dat ook zeggen dat de extra middelen die we gecalculeerd hadden in september en oktober 2022, eigenlijk nu al achterhaald zijn, omdat we nu 5000 extra opstappers hebben.

Tegelijkertijd hebben we nog de inflatiekosten, wat natuurlijk ook bij het bestellen van al die extra ritten komt. In totaal hadden we vorig schooljaar 410 extra schoolritten: 209 bussen en 201 taxi's. Dat betekent natuurlijk ook dat je daar de middelen voor moet voorzien, en dat je daar ook de nodige budgetten tegenover moet zetten. We weten dus eigenlijk nu al dat er eerder een tekort zal zijn dan dat er een overschot zal zijn. We blijven natuurlijk wel focussen, want we willen die termijn van minder dan 90 minuten sowieso respecteren, en dan is en blijft het natuurlijk maatwerk.

Wat dat computergestuurde model betreft, is het eigenlijk de initiële doelstelling dat we de specifieke doelgroepen, zoals de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV), de Diensten Aangepast Vervoer (DAV), maar ook het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs, in 2024 zouden inkantelen in de Mobiliteitscentrale. Men is nu in Berlijn gaan kijken naar soortgelijke modellen die men daar hanteert, om ervoor te zorgen dat er een snellere match is tussen de vraag of de boodschap van de ouders, bijvoorbeeld wanneer het kind ziek is of op een dag bij de grootouders moet op- of afstappen om welke reden dan ook. Want nu verloopt dat altijd van de ouders naar de school, van de school naar de busbegeleider, van de busbegeleider en de school naar de chauffeur. Dat is allemaal veel te complex en duurt te lang.

We zien en horen vandaag dat er vaak bussen worden ingezet voor – ik zeg nu maar iets – vijftig leerlingen, en dan zitten daar maar twintig leerlingen op. Dat maakt het ook nog eens allemaal complexer. Om daar dus echt die efficiëntiewinsten te boeken, doet De Lijn heel veel, maar dat moet tegelijkertijd van de ouders en de onderwijsinstellingen komen, en dan zit de busbegeleider daar nog tussen. Als die 's morgens belt dat hij ziek is, en er is geen vervanger, dan mag die bus ook niet uitrijden.

Kortom, ik denk dat we allemaal wel weten dat het een complex gegeven is, en dat maakt het moeilijk. We gaan niet zomaar dat model uit Berlijn kopiëren, maar we gaan wel kijken hoe we hier via de mobiliteitscentralebeheerder ook een soortgelijk systeem op kunnen zetten, om daaromtrent sneller tot één uniform geheel te komen.

Het Kinderrechtencommissariaat is, net zoals heel wat andere organisaties, zoals de oudercomités, al betrokken, toen we de verschillende stakeholdersoverleggen hadden. We hebben met heel wat partners gesprekken gevoerd. Wij zullen hen toekomstgericht – op het moment dat wij met nieuwe regelgeving komen – daar zeker ook verder bij betrekken.

Er was ook de vraag over de studies van Deloitte: dat is vanuit het departement Onderwijs vertrokken.

Wat betreft de pilootprojecten: wat heeft men gedaan om daar knowhow uit te kunnen halen, onder andere de collectieve opstapplaatsen, de gegevens allemaal? Dat zit voor een groot stuk bij het departement Onderwijs. Ik vermoed – ik moet misschien voorzichtig zijn in wat ik zeg – dat dat door het departement Onderwijs ook opengesteld zal worden. Ik zal checken waarom die studie nog niet vrijgesteld is, maar ik zie geen probleem waarom die niet gepubliceerd zou mogen worden, want die studie is afgehandeld. Maar ik zal even kijken. Ik denk dat dat via het departement Onderwijs is, omdat daar de pilootprojecten ook opgezet zijn.

Wat de conceptnota betreft, zijn we nog verder bezig met de uitrol.

Ik denk dat ik daarmee, tenzij ik nog iets vergeten ben ... (*Opmerkingen*)

Inderdaad. Ook in het kader van de verdere uitrol en de opmaak van de conceptnota in navolging van de resolutie van het parlement, hebben we dat met alle mogelijke betrokkenen bekeken, want toekomstgericht moet je dat inderdaad met Welzijn bekijken, kijken naar de opvang van kinderen voor en na school. Nu, dat moet allemaal verder uitgebouwd worden in die conceptnota, waarbij we echt uitgaan van maatwerk en de zelfredzaamheid van het kind. Ieder die vandaag de dag capabel is om het openbaar vervoer of eender welke vervoersmodus te gebruiken in het kader van de vrije tijd, zou dat ook moeten kunnen in het kader van onderwijs. Maar daaromtrent moeten we gewoon met alle mogelijke partners – in het kader van de conceptnota is dat ook opgezet – verder blijven samenwerken.

Nu, wij hebben de opdracht gekregen om dat verder te faciliteren. Wij gaan daar uiteraard, samen met de mensen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, maar ook via externe juridische adviezen en uiteraard ook met alle mogelijke betrokken stakeholders, verder op inzetten. Dat verhaal, dat werk is nog niet af. Zodra dat rond is, wil ik dat zeker ook hier met de commissie delen, maar we zijn daar volop mee bezig. Uiteraard zullen daar ook de andere kabinetten, andere ministers bij betrokken zijn, en ook onder andere het Kinderrechtencommissariaat – kortom, iedereen die een belangrijke stem heeft in dat verhaal.

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

**Kathleen Krekels (N-VA):** Minister, het is zoals u zegt: het dossier heeft vele kanten en we moeten het van vele kanten bekijken. Het oorspronkelijke doel van

de hele operatie was natuurlijk om heel dat leerlingenvervoer efficiënter te organiseren en ook om de middelen die ervoor vrijgemaakt werden, efficiënter en doeltreffender te kunnen inzetten. Oorspronkelijk was het natuurlijk de bedoeling om te kijken: als we alternatieven kunnen uitwerken, kunnen we dan met hetzelfde aantal middelen de mensen beter bedienen? De alternatieven zijn de inclusieve opvanginitiatieven, de voor- en naschoolse opvang, mobiliteitscoaches en het centreren van opvangplaatsen. Dat zou allemaal tijdswinst moeten opleveren.

Ondertussen merken we dat we om dat doel te bereiken in eerste instantie nog veel meer middelen moeten inzetten om alles te kunnen bewerkstelligen. Natuurlijk is het de bedoeling dat dit zich toch minstens zou moeten stabiliseren en dat we met de tijd, als er meer alternatieven gangbaar worden, die middelen nog efficiënter en beter kunnen inzetten en dat dan die kosten misschien weer naar omlaag gaan. Dat moet nog altijd een streven blijven.

Zoals gezegd, blijft het complex. Minister, uiteraard is die pluim die u daarnet gekregen hebt zeker terecht. U pakt het inderdaad met twee handen aan. We volgen het verder op in de hoop dat het kan blijven evolueren in positieve zin.

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

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inschakelen van garages bij de herkeuring van afgekeurde voertuigen – 1155 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, goede collega's, de kerntaak van een overheid is dienstverlener te zijn. Ook als het gaat over het aspect handhaving, is het zaak om dat zo klantvriendelijk mogelijk te doen. Dat is eigenlijk de insteek van deze vraag. Ik heb daar ook in het verleden reeds een aantal initiatieven rond ondernomen. En wat blijkt bij keuringen en herkeuringen? Dat het vooral om slecht afgestelde dimlichten gaat en om het niet werken van achterlichten, maar waarbij nog minstens een van die achterlichten wel werkt.

Uit het jaarverslag van de koepel GOCA (Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) halen we de volgende informatie – ik ga niet alle getallen voorlezen, want dat kan iedereen ook zelf doen. In 2021 werden, voor alle categorieën voertuigen samen, 3.346.272 volledige keuringen uitgevoerd in de 43 keuringscentra. En dan krijg je al die verschillende categorieën die leiden tot dat totaalcijfer van keuringen. 89,59 procent van alle keuringen werden uitgevoerd op personenwagens, tweedehandsvoertuigen en lichte bedrijfsvoertuigen.

In de voorbije tien jaar blijkt ook dat de cijfers verbeteren, globaal met 3 procent, op het vlak van de uitreiking van groene keuringsbewijzen. Van het aantal gekeurde personenvoertuigen in 2021 kreeg 81,35 procent een groen keuringsbewijs, 1,09 procent een rood keuringsbewijs – meteen verboden voor het verkeer – en 14,67 procent een rood keuringsbewijs met een beperkte geldigheid van vijftien dagen.

Een rood keuringsbewijs 'verboden voor het verkeer' en 'beperkte geldigheid van vijftien dagen' geeft vandaag steeds verplicht aanleiding tot een tweede keuring na reparatie door een garagist.

Een rood keuringsbewijs 'beperkte geldigheid van vijftien dagen - code 2' wordt vermeld indien het voertuig technische mankementen of tekortkomingen vertoont die zo vlug mogelijk moeten worden hersteld, maar van dien aard zijn dat het

voertuig voorlopig wel op de openbare weg mag rijden. Het voertuig zal moeten worden herkeurd binnen de vijftien dagen. Op het keuringsbewijs wordt dan vermeld: 'Gebreken die aanleiding geven tot herkeuring'.

Net zoals in 2012 staat met stip op één voor afkeuring het slecht afgesteld zijn van de dimlichtkoplampen. 45,17 procent van alle afkeuringen gaat over defecten aan de lichten. Dat zijn bijna 200.000 herkeuringen, collega's, op jaarbasis die slechts een kleine herstelling zijn in een garage.

Concreet betekent dit voor de mensen na de keuring het volgende. Iedereen kent het verhaal: je moet daarvoor vrijaf nemen. Als je naar de herkeuring moet, lukt het eventueel nog om dat op dezelfde dag te doen, meestal betekent dat op een andere dag opnieuw vrijaf nemen, u daar eigenlijk helemaal naar organiseren, aanschuiven en dan finaal ook betalen.

Dat zou klantvriendelijker – dus: beperkt – kunnen worden tot enkel naar de erkende garage gaan die dan de herstelling doet en dat ook attesteert. En die dankzij de huidige digitale technologie dat herstellingscertificaat digitaal overmaakt aan het keuringsstation.

Nederland gaat hier trouwens nog verder in. In Nederland laat u uw wagen keuren bij een bij de RDW (de vroegere Rijksdienst voor het Wegverkeer) aangesloten instantie waar een keurmeester actief is. Dat kan een onafhankelijk keuringsstation zijn, maar in de praktijk is dat meestal een autogarage. Bij defect kunt u dan de wagen onmiddellijk laten herstellen in diezelfde garage.

Het voorstel hier gaat nog niet zo ver. Hier wordt de keuring door de keuringsstations behouden en wordt de herkeuring bij defecte lichten vervangen door een herstelling in een erkende garage die daarvoor dan het certificaat overmaakt, na het doorvoeren van die herstelling natuurlijk, aan het keuringsstation.

Dat zou jaarlijks voor 200.000 mensen hun leven eenvoudiger maken, minder rompslomp en ook ietsje minder overheid. Met andere woorden: een win-win op velerlei vlakken.

Ik heb twee vragen voor u, minister. Er werd in het verleden door uw voorgangers reeds onderzocht wat mogelijk kon op dit vlak. Wat zijn de resultaten hiervan?

En ten slotte: wat zijn de mogelijke bezwaren om het voorstel dat ik doe, niet uit te voeren? Of ziet u ook voordelen voor de weggebruikers?

**De voorzitter:** Een interessant voorstel. Dank u wel, collega Keulen.

Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Inderdaad, ik vind het zelf ook een interessant voorstel, mijnheer Keulen. Ook de cijfers die u hier allemaal meegeeft en die we kunnen terugvinden in het jaarverslag van GOCA, zijn zeker heel interessant en dan zeker die 45,17 procent die voor een herkeuring moet gaan wegens een defect aan de lichten.

Het keuren van onze wagens gebeurt nog altijd vanuit het aspect veiligheid. Lichten die niet werken, kunnen sowieso zorgen voor verkeersonveilige situaties en dat kan natuurlijk niet. Anderzijds vragen we uiteraard ook aan al onze keuringsinstellingen om zeker die klantvriendelijkheid, die klantgerichtheid centraal te stellen.

Jullie weten dat we naar aanleiding van de klachten die we vorig jaar in de zomer gekregen hebben, de ellenlange wachtlijsten en het al dan niet verplicht maken van afspraken en een vrije toegang toelaten, onmiddellijk een audit hebben besteld voor de keuringsinstellingen en bijkomend ook nog eens voor de examencentra om

te kijken hoe de processen kunnen worden geoptimaliseerd met het oog op meer klantvriendelijkheid.

U zegt terecht dat in het verleden reeds door mijn voorganger werd onderzocht wat er mogelijk zou zijn inzake het laten uitvoeren van een aantal testen door erkende garagisten. Ik heb zelf dat idee nog recent geopperd. Als we dan toch zulke lange wachtlijsten hebben, waarom pakken we het dan niet aan zoals in Nederland? Men heeft het in de vorige legislatuur laten onderzoeken. Toen heeft men daar geen gevolg aan gegeven en meldde men struikelblokken als: wat met extra controle, wat met problemen van onafhankelijkheid? Men zou extra inspectiediensten moeten gaan doen en men zou inboeten aan uniformiteit. Dat zijn een aantal argumenten die men in het verleden op tafel legde om het niet te doen.

Anderzijds, als we zien – opnieuw, die verlichting is heel belangrijk – dat we ruim 200.000 herkeuringen hebben alleen voor het laten afstellen van de verlichting, dan vind ik het een goede suggestie om dat via een digitaal platform te doen en dat te laten attesteren door erkende gecertificeerde garagisten. Dat zou inderdaad een methode zijn die alles sowieso zou vereenvoudigen. Als men dat dan via een digitaal loket zou doen, dan zou het alleen maar een pak vlotter kunnen gaan.

Ik kom nog even terug op die audit. We hebben die audit besteld. Initieel was gezegd dat we die begin dit jaar zouden hebben maar het is nu verschoven naar maart. Ik hoop dat we dan de aanbevelingen gaan krijgen om te komen tot een betere procesgerichte aanpak van de werking van de keuringscentra. We willen ook een benchmark om een vergelijkende studie te maken met de omliggende landen. Ik kan u zeker ook al meegeven dat wij binnen onze administratie een werkgroep hebben opgericht die actief met allerlei voorstellen aan de slag gaat om te kijken hoe we kunnen zorgen, uiteraard altijd met de verkeersveiligheid in het achterhoofd, dat het allemaal vlotter en sneller kan worden uitgerold.

Ik heb zeker heel veel sympathie voor uw voorstel en het voorbeeld uit Nederland, al weet ik dat er in Nederland ook bedenkingen zijn bij een heel aantal systemen. Maar ik denk dat we nu beter eerst de audit afwachten, kijken wat daar de aanbevelingen zijn, alsook de benchmark afwachten en dat we dan snel aan de slag moeten gaan om te kijken hoe we komen tot een performanter systeem.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, dank u wel voor de positieve overweging. Niemand wil minder verkeersveiligheid. Als we het debat in die richting trekken, dan zijn we bezig over symbolen waar niemand vraagtekens bij plaatst. Niemand moet ervan worden overtuigd dat men zich moet laten zien in het verkeer want anders is men gezien, en dat je daardoor dus eventueel zelf betrokken kunt geraken in een ongeval of er een veroorzaken. Dat wil men toch niet op zijn geweten hebben. Daarover gaat het niet. Wat dat betreft mogen we de doelstellingen niet laten zakken. De targets moeten daar gewoon aangehouden worden. Uw verlichting moet werken en moet doeltreffend zijn.

Maar voor mij is de inhoud vooral belangrijk. Die moet altijd voorgaan op de vorm. Na een herstelling werkt dat licht opnieuw. We gaan er toch van uit dat garagisten ook serieuze mensen zijn, tenzij we vertrekken vanuit het wantrouwen, wat we als overheid volgens mij veel te vaak doen, en niet vanuit een vertrouwensprincipe zoals de rest van de wereld toch meer in elkaar zit. Als we ergens iets gaan kopen, als we afspraken maken, wat we vandaag allemaal digitaal doen, dan heeft dat toch allemaal te maken met vertrouwen. Als we dus vertrekken vanuit het vertrouwensprincipe en zeggen dat garagisten serieuze mensen zijn, dan kunnen die dat laten weten aan het keuringscentrum. Dan is de inhoud, waar het over gaat, gerespecteerd, met name dat de lampen branden en dus is er weer een stukje verkeersveiligheid opgelost. De vorm is dat men daar moet aanschuiven. Het is daar

al pokkedruk en men gaat dan de file nog verlengen en eigenlijk voor de vorm daar passeren, met alle ongemakken van dien, zoals mensen die vrijaf moeten nemen. Dan heb ik het nog niet over de toestand met kinderen die ergens tijdelijk moeten worden opgevangen. Ik ga het niet op flessen trekken maar iedereen ziet de problematiek in de organisatie daarrond, die daar vaak mee samenhangt.

Minister, door het allemaal wat laagdrempeliger te maken, kunnen we mogelijk een andere gesel bekampen, namelijk al degenen die zonder schouwingsbewijs, zonder keuringsattest op straat rondrijden, en dat zijn er heel veel. Door op die manier te werken breng je misschien die mensen toch zover dat ze toch de nodige inspanning leveren om dat voertuig in hun garage te laten herkeuren. Opnieuw, de eerste keuring laat ik gewoon in het keuringscentrum, want anders is het sowieso een brug te ver. Maar hier denk ik dat we klantvriendelijk werken en mensen in staat stellen om zich in regel te stellen, vertrekkende vanuit het vertrouwensprincipe, en zo ook het verkeer veiliger maken.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** 45,70 procent wordt afgekeurd vanwege de lichten. De vraag die ik me daarbij nog stel – ik kon het niet terugvinden in het jaarverslag van GOCA – is hoeveel wagens er op dat moment, naast de lichten, nog andere gebreken vertonen. Daarnaast legt Europa ons toch een aantal maatregelen op inzake de gebruikte apparatuur die moet voldoen aan technische voorschriften en het personeel van de keuringscentra dat bijscholingen en opleidingen moet volgen. Hier is mijn bezorgdheid, naast de objectiviteit die we moeten waarborgen, of we garagisten niet nog extra maatregelen opleggen om die keuring te kunnen uitvoeren.

Collega Keulen haalt aan de lichten te laten herkeuren bij de garagisten. Het verkeerd afstellen van lichten wordt geklasseerd onder grote gebreken, maar er vallen ook nog heel veel andere zaken onder code 2, die grote gebreken. Ik vraag me af hoe we het onderscheid kunnen maken tussen het afstellen van koplampen en andere gebreken. Ik heb van veel andere mensen gehoord dat die termijn van vijftien dagen om een wagen te laten herkeuren, heel kort is en dat beaam ik volledig. Daarom vroeg ik op 7 december in een schriftelijke vraag ook al op hoeveel wagens zich te laat aanbieden voor die herkeuring. Helaas kon hier niet op geantwoord worden omdat – ik citeer even – ‘deze gegevens niet worden bijgehouden en omdat er in de regelgeving niet duidelijk bepaald is wat een laattijdige aanbieding bij herkeuring is’. Dus als ik het goed begrijp, dan wordt een laattijdige herkeuring op dit moment ook niet gesanctioneerd met een boete.

Het doel van de autokeuring is ervoor zorgen dat de wagens aan veiligheids- en milieuvoorschriften voldoen. Zeker voor cd&v is dat heel belangrijk, maar het moet haalbaar blijven voor de mensen. Daarom is mijn voorstel om de termijn voor de herkeuring voor die grote gebreken van code 2 te verlengen tot twee maanden. Als ik juist ben, dan hebben we volgens artikel 9 van de Europese richtlijn 2014/45 die mogelijkheid. We moeten de mensen meer tijd geven om met hun auto naar de garagist te gaan voor de herstelling en daarna te laten herkeuren. Dus ik herhaal dat ik pleit voor de verlenging van die termijn van vijftien dagen naar twee maanden. Dank u.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Ik denk dat het voorstel van collega Keulen het overwegen waard is, maar ik zou het voorstel willen opentrekken naar de problematiek van de roetfilter. De minister gaat ervan uit dat de keuringen in de keuringscentra gebeuren vanuit het aspect verkeersveiligheid, maar dat klopt niet helemaal. Ik verwijs daarbij naar die roetfilters, want die veroorzaken geen verkeersongevallen. Ik verwijs in dat verband naar de garagesector. De minister heeft toen

verklaard dat de garagesector eigenlijk een service moet verlenen naar mensen die een defecte roetfilter hebben, dat zij die problemen moeten oplossen.

Ik denk dat hier een mogelijkheid is om de garagesector dat werk op een degelijke manier te laten doen. Ik ben zelf in een garage aanwezig geweest waarbij een roetfilter volledig werd uitgeruimd, gemeten en vervolgens weer uitgeruimd tot de resultaten in orde waren. Zij hebben ook dezelfde infrastructuur en meettoestellen als de keuringscentra, dus ik zou zeggen: waarom overwegen we niet om dat door te trekken naar die garagesector? Ik denk dat het voorstel van collega Keulen dat mogelijk maakt en dat een heleboel herkeuringen niet meer nodig zullen zijn en dat heel veel mensen die nu voor ernstige problemen staan, geholpen worden. Het is duidelijk dat daar mogelijkheden zijn. Dus mijn vraag is: bent u eventueel bereid om dat toe te voegen aan het voorstel van collega Keulen?

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

**Stijn Bex (Groen):** Het was denk ik de eerste keer, voorzitter, dat u als reactie op een parlementaire vraag in deze legislatuur zei: 'dat is een goed idee'. (*Gelach*)

In die zin hebben we alleszins al een primeur.

Ik vind het voorstel van collega Keulen heel interessant. Het is belangrijk dat auto's veilig zijn, maar het is ook niet nodig om mensen met onnodige rompslomp op te zadelen. Ik denk wel dat een onafhankelijk keuringsattest zeer belangrijk blijft. Waarom denken wij – de groenen – dat het niet goed is om alles bij garages te leggen? Je zit dan toch een beetje in een situatie van rechter en partij. Je wilt als burger ook weten dat je een objectieve controle krijgt, dat er niet te streng wordt opgetreden, in de hoop om nog een aantal herstellingen te kunnen doen. Maar je wilt ook niet dat er te laks wordt opgetreden bij auto's van anderen, waardoor die misschien niet volgens de regels van de kunst in orde zou moeten worden gezet.

Ik denk dat het onafhankelijke keuringsattest moet blijven. Waar we wel ruimte zien, is om te bekijken in welke gevallen het niet meer nodig zou zijn om terug te gaan naar de keuringsinstelling, nadat je naar de garagist geweest bent om iets in orde te zetten na de keuring. Het zou dan volstaan dat de garagist op een digitale manier doorgeeft aan de autokeuring dat het gebrek verholpen is. Ik wil me nu niet uitspreken over welke herstellingen we daaronder kunnen laten vallen. Ik denk dat daar meer onderzoek voor nodig is. We moeten kijken of het sop de kool wel waard is en zo, maar het is zeker iets waar we mee over willen nadenken, met dien verstande dat het onafhankelijk keuringsattest wel absoluut een voorwaarde blijft voor ons.

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

**Rita Moors (N-VA):** Ik denk dat het uitgangspunt van een autokeuring nog steeds de verhoging moet zijn van de verkeersveiligheid. Het Nederlandse systeem, waarbij de garagist de keuring doet en de herstelling uitvoert, gaat voor ons te ver. We hebben daar in het verleden al over gedebatteerd in de commissie. Onze fractie is daar geen voorstander van. Het voorstel dat collega Keulen hier vandaag verwoordt, lijkt een lichtversie daarvan te zijn. We denken dat het inderdaad wel nuttig is om dat verder te bekijken. Maar ik denk dat we toch moeten opletten dat de garagist de juiste en de nodige herstellingen uitvoert. Vertrouwen is goed, controle is soms nog altijd beter. Wij zouden overwegen om misschien een steekproefsgewijze controle te laten uitvoeren.

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

**Minister Lydia Peeters:** Ook op mijn beurt mijn dank voor de vragen. Het is sowieso een interessant item, als ik zo de tussenkomsten van eenieder hoor. Ik wil hier eerst nog eens meegeven – zeker als ik ook het woord 'roetfilter' hoor vallen –

dat de technische keuring specifiek dient om de voertuigen te controleren op lichte of ernstige gebreken, en dit met het oog op verkeersveiligheid, maar ook vanuit een milieutechnisch oogpunt. Wat dat betreft valt ook het hele verhaal van de roetfilter wel degelijk onder het controleren van het voertuig, om te zien of het aan de milieutechnische vereisten voldoet. Dat is één.

Twee. Tijdens de technische keuring doet men de ernstige en de lichte gebreken. Mevrouw Mertens, ik vind het een beetje vreemd dat u hier oproept om voor ernstige gebreken de termijn van vijftien dagen te verlengen naar twee maanden. Dat betekent dat men twee maanden zonder achterlichten mag rondrijden. In deze periode is het om vijf uur 's avonds donker. Ik vind dat absoluut geen goed idee, integendeel. Als mijn achterlicht stuk zou zijn, en ik zou dat weten, zou ik geen vijftien dagen wachten, maar zou ik dat onmiddellijk laten repareren. Voor mij is die verkeersveiligheid van essentieel belang. Voor ernstige gebreken, die code 2, moeten we dit zeker niet terugbrengen naar twee maanden, maar moeten we dit absoluut op vijftien dagen houden.

Dat neemt niet weg dat ik zeker veel sympathie heb voor wat hier door de initiële vraagsteller, de heer Keulen, is gelanceerd. Stel dat je richtingaanwijzer of je ruitenwischer niet goed werkt of er zijn bepaalde andere kleinere aspecten die door een garagist snel kunnen worden verholpen, waarna de garagist op een digitaal platform kan attesteren dat het uitgevoerd is. In plaats van die mensen terug naar een keuringslijn te sturen, denk ik dat we daar inderdaad efficiëntiewinsten zouden kunnen boeken. Ik volg volledig wat de heer Keulen heeft voorgesteld.

We zouden ruimer kunnen gaan, zoals in het verleden inderdaad is gesuggereerd. Daar zijn toen ook studies naar uitgevoerd, maar men heeft het finaal niet gedaan wegens allerlei aspecten, zoals de objectiviteit en de verplichte opleiding van de garagist naar analogie van de keurder in de keuringsinstelling. Dat zijn allemaal aspecten. Maar first things first. We hebben de audit besteld. We hebben de benchmark besteld. We moeten uit die elementen en aspecten kunnen leren. Dan kunnen we desgevallend een aantal pilootprojecten opzetten en misschien een aantal dingen mogelijk maken bij geregistreerde of aangemelde garagisten, waar men dan zeker ook steekproefgewijs controles moet gaan uitoefenen. Daarbij is het natuurlijk ook nog altijd zo dat de wegpolitie continu controles uitvoert voor eenieder die met niet-gekeurde voertuigen blijft rondrijden. Wat dat betreft, blijft het verkeersveiligheidsaspect van groot belang.

Ik denk dat we daar het best op terugkomen op het moment dat we de audit en de benchmark hebben. Dan kunnen we kijken of we kleine, eenvoudige ingrepen op een veel eenvoudigere manier kunnen laten attesteren door erkende garagisten, die dan ook via diverse inspecties gecontroleerd kunnen worden. En dat moet als kerntaak bij de autokeuringscentra zelf blijven.

Mevrouw Mertens, u hebt mij ook nog heel wat extra cijfers gevraagd. Ik ben zelf niet de uitbater van de 43 keuringsstations. Dat zit bij GOCA Vlaanderen. Ik denk dat al die cijfers daar kunnen worden opgevraagd. Ik denk niet dat u van mij kunt verlangen dat ik hier vandaag al die cijfers voorhanden heb. Al wat in het jaarverslag staat, is voorhanden. En wat er niet bij staat, vraagt u ofwel via een schriftelijke vraag ofwel via GOCA.

Alleszins denk ik dat we het hele verhaal moeten blijven opvolgen en dat we snel tot meer efficiëntie in heel de werking van de keuringscentra moeten komen, zeker ook gezien de ellenlange wachtlijsten die we daar zien, de verschillende verhalen die we horen en de klachten die we kregen via de ombudsdienst. We moeten kijken wat we kunnen veranderen en vereenvoudigen. We moeten inzetten op klantgerichtheid, maar telkens met enerzijds verkeersveiligheid en anderzijds milieutechnische aspecten in het achterhoofd.



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

**Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, ik meen mij te herinneren dat uit een vraag van het Vlaams Belang bleek dat er capaciteitsproblemen waren in de keuringscentra, vandaar ook de files. De collega heeft dat toen vermeld in zijn eerste tussenkomst.

Ik wil ook de onafhankelijke keuringsstations behouden. Dit is dus geen geheime operatie om die de nek om te wringen, maar ik probeer inderdaad de herkeuringen, waar dat kan, te faciliteren.

Vertrouwen moet je inderdaad ook verdienen. Controleer die garagisten dan steekproefgewijs. Wie kan daarop tegen zijn? Dat moet je verdienen. Daar moet je dan ook geen schrik voor hebben, want je krijgt er ook potentiële omzet bij.

Mijn laatste punt gaat over een overheid 2.0. We hebben als overheid weinig vertrouwen. Het gekke is dat hoe lokaler het wordt, hoe meer dat vertrouwen groeit. Maar daar heeft het er alles mee te maken dat we het op een klantvriendelijke manier doen, ook altijd met het vertrouwensprincipe, want lokaal doen we dat altijd en zijn we ook veel meer doordrongen, heb ik de indruk, van het feit dat wij vooral als kernopdracht hebben om mensen te helpen en dienstverlener te zijn. Hoe meer we richting Brussel gaan, hoe meer die drie principes – dienstverlener, het vertrouwensprincipe en de klantvriendelijkheid – verwateren. Dat moeten we echt herstellen, willen we als democratie overeind blijven. En dat begint met kleine dingen, minister.

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

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van digitale uitnodigingen voor de autokeuring – 1197 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject over het gebruik van eBox door de keuringscentra – 1205 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, GOCA Vlaanderen, de sectorfederatie van de keuringscentra, startte onlangs de mogelijkheid op om voertuigeigenaars ook via digitale weg ervan op de hoogte te brengen dat ze zich moeten aandienen voor een periodieke keuring. Voorlopig gaat het om een pilootproject, waarbij burgers, naast de groene herinneringskaart, ook een digitale uitnodiging via eBox zullen ontvangen.

Met dat pilootproject wil men de klanttevredenheid verhogen. Bovendien zullen de digitale uitnodigingen twee weken eerder toekomen dan de groene herinneringskaarten. Zo worden de eigenaars er nog sneller aan herinnerd dat ze hun voertuig moeten aanbieden. Voorwaarde is wel dat die personen hun eBox hebben geactiveerd. Naast een aantal reeds uitgerolde actiepunten hoopt men met dit bijkomende proefproject iedereen sneller en gemakkelijker een afspraak te kunnen laten maken met de autokeuring.

In eerste instantie worden minstens drieduizend digitale uitnodigingen per dag uitgestuurd. Als het proefproject goed verloopt, is het de bedoeling om het over heel Vlaanderen uit te rollen.

Ik heb drie vragen voor u, minister. Kunt u hier meer uitleg over verstrekken: hoelang zal dat proefproject lopen? Wanneer wilt u de resultaten van het proefproject evalueren en aansluitend uitrollen? En ten slotte: op welke wijze wilt u de optie van de digitale uitnodigingen kenbaar maken aan het bredere publiek?

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

**Martine Fournier (cd&v):** Minister, de sectorfederatie van keuringscentra is op woensdag 18 januari begonnen voertuigeigenaars ook via digitale weg op te roepen voor hun periodieke keuring. Het gaat in eerste instantie om een proefproject, waarbij burgers naast hun groene kaart ook een digitale uitnodiging krijgen via hun eBox.

Ik citeer graag nog eens uit het krantenbericht: "Het pilootproject kadert in de doelstelling om de klanttevredenheid te verhogen. Bovendien zullen de digitale uitnodigingen twee weken eerder toekomen dan de groene herinneringskaarten. Zo worden de eigenaars nog sneller herinnerd dat ze hun voertuig moeten aanbieden. Voorwaarde is wel dat die personen hun eBox hebben geactiveerd. Concreet zullen dus in eerste instantie 3000 uitnodigingen per dag worden uitgestuurd. Als het proefproject goed verloopt, is het de bedoeling om het over heel Vlaanderen uit te rollen."

De keuze voor eBox begrijpen we wel, omdat de overheid het gebruik van de digitale mailbox wil stimuleren, maar anderzijds is er ook iets voor te zeggen om eventueel andere opties ook te gebruiken. Veel mensen hebben gegevens digitaal al achtergelaten via de reserveringstool van de autokeuring. Het is dus ook perfect mogelijk om via hun systeem een mail te sturen, zonder dat de eBox geactiveerd moet worden. De eBox blijft geregeld ook voor commentaar zorgen, omdat het niet gebruiksvriendelijk zou zijn en de gebruikers vaak niet weten dat er een bericht in hun eBox zit.

Daarom had ik graag geweten van u, minister, waarom er werd geopteerd voor eBox. Welke flankerende maatregelen zult u nemen om de Vlamingen beter vertrouwd te maken met de eBox?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel voor de vragen. We hebben heel het proces van digitale oproepingsbrieven gelanceerd omdat we vaststelden dat heel veel mensen zich te laat aanbieden in de keuringscentra, en dat betekent ook dat je een toeslag betaalt. Om de mensen daarvoor te behoeden, zijn we gaan onderzoeken hoe we mensen vroeger kunnen verwittigen en hoe we ze op digitale wijze kunnen bereiken. GOCA Vlaanderen heeft daaromtrent twee pistes onderzocht, met name het Burgerprofiel en eBox en heeft finaal gekozen voor dat laatste.

Het proefproject is midden januari van dit jaar opgestart, waarbij men zes weken voor de vervalddag van het keuringsattest verwittigd wordt. Dat is ruim twee weken eerder dan dat de papieren groene kaart in de brievenbus valt. Men krijgt nu dus twee oproepingen: een digitale oproep zes weken op voorhand en dan twee weken later de groene papieren herinneringskaart. Desgevallend kan in een volgend stadium die termijn van zes weken vervroegd worden naar acht weken, zodat men twee maanden op voorhand weet dat het keuringsattest zal vervallen en dat men zich tijdig moet aanmelden.

Wanneer willen we resultaten van het proefproject uitrollen? Het proefproject loopt van half januari tot half maart, en de bedoeling is dan om, misschien met enige bijsturing, het verder uit te rollen. We gaan dus uit van een pilootproject van ongeveer zes maanden, om daar vervolgens uit te leren en het vervolgens breed uit te rollen. We hopen dus dat begin maart alles in kunnen en kruiken is, dan kan men in september een grondige analyse doen van wat bijgestuurd moet worden. Zoals ik al zei, is het een extra dienstverlening boven op de groene kaart en is het niet het een of het ander.

Qua bekendmaking naar de bevolking toe: we hebben een persbericht uitgestuurd. Het is goed dat we er hier nog eens over praten.

Ik kom dan tegelijkertijd bij de vraag van mevrouw Fournier over waarom er werd gekozen voor eBox en niet voor het Burgerprofiel, iets dat we allemaal misschien beter kennen. Het verhaal van eBox kan gekoppeld worden aan het Burgerprofiel zodat men ook daar de melding krijgt. Na een analyse heeft men vanuit GOCA gekozen voor eBox omdat men vond dat er daar een paar belangrijke pluspunten waren, zoals de beveiliging, het eenvoudig kunnen achterhalen bij wie eBox is geactiveerd, de mogelijkheid tot eenvoudig implementeren, het kosteloze gebruik en het feit dat het dezelfde rechtsgeldigheid heeft als een brief. Een voorwaarde is natuurlijk dat de eBox wordt geactiveerd. Ik denk dat dat vandaag nog niet bij iedereen het geval is. Ik zie dat dat bij u nog niet het geval is, mevrouw Fournier. Ik zou zelf ook nog eens moeten checken of ik dat ooit heb geactiveerd. Maar men moet alleszins de eBox activeren, en dat kan iedereen spontaan doen. Men kan dat dan ook zelf koppelen aan Mijn Burgerprofiel.

We zullen kijken hoe dat na zes maanden wordt geëvalueerd. Het proefproject is half januari gestart en men rekent dat men kan evalueren tussen maart en september. In september krijgen we dan de evaluatie om te kijken hoe het wordt gepercipieerd, of er nog bijstellingen nodig zijn en of het op termijn de groene kaart kan vervangen. Maar de toekomst zal dat laatste moeten uitwijzen. De groene kaart is geen oproepingsbrief, maar gewoon een herinneringsbrief. We moeten erven uitgaan dat iedereen weet wanneer hij ongeveer weer naar de keuring moet, maar we weten dat dat niet gebeurt. Vandaar de digitale oproeping als bijkomend element naast de groene kaart.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Dank u wel, minister, voor uw antwoorden. We kunnen alleen maar toejuichen dat men alle middelen gebruikt om mensen mee te hebben en de afwikkeling in de keuringscentra vlotter te laten gaan. Het is een goede zaak dat men digitaliseert, maar we weten toch allemaal dat heel veel mensen, ook in Vlaanderen, digitaal niet mee zijn. Een heel groot gedeelte van de mensen is digitaal niet mee. Ik vermoed zelfs dat er heel veel mensen zijn die eBox niet eens kennen. Er zijn ook andere platformen, zoals itsme. Misschien kan het ook daar worden uitgerold. Er zijn toch iets meer mensen die daarmee werken. Maar de vraag is ook welke extra inspanningen er worden gedaan voor de mensen die digitaal niet mee zijn, om ze bijtijds op de hoogte te brengen dat hun keuringsattest vervalft.

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

**Martine Fournier (cd&v):** Dank u, minister, voor uw antwoord. Ik heb nog twee korte puntjes. Ik denk dat niet iedereen weet dat die groene kaart maar een herinnering is. Het is misschien wel nodig om daar extra communicatie rond te doen. Iedereen wacht op de groene kaart, ook wellicht iedereen die hier aanwezig is. *(Opmerkingen van Bart Claes)*

Het zou wel belangrijk zijn om extra communicatie te voeren, misschien via digitale weg, dat die groene kaart geen oproepingskaart is maar gewoonweg een herinneringskaart.

Punt twee: de digitale weg is inderdaad de toekomst. Ik denk dat ze dat ook wel weten. Binnen dit en tien, twintig jaar zullen we alles digitaal kunnen doen. Maar zoals collega Verheyden ook zegt, er zijn nog heel veel mensen die niet mee zijn in die digitale wereld. Ik hoop dat, als het proefproject positief wordt geëvalueerd – en ik denk dat dit waarschijnlijk wel zo zal zijn –, we toch niet te snel afstappen van de groene kaart om de mensen die niet digitaal mee zijn ook nog die herinnering te kunnen sturen.

Ik hoop ook dat in de evaluatie wordt meegenomen of mensen, als ze effectief hun keuringsaanvraag doen, dit via digitale weg doen, of toch nog op hun kaart wachten vooraleer ze een afspraak maken. Dat wordt wellicht wel meegenomen in de evaluatie, maar het verdient mogelijk extra aandacht. U krijgt een digitale uitnodiging, twee weken later krijgt u de kaart: op basis waarvan maakt u de afspraak?

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, ik denk dat het pilootproject om de voertuigeigenaar via eBox uit te nodigen een goede zaak is. Het is ook logisch in deze digitale wereld. Of dat nu via eBox of via een ander kanaal moet gaan, zullen we na de evaluatie van het pilootproject kunnen bekijken.

De jongeren zijn mee met de digitalisering. We hebben heel wat ouderen die niet mee zijn met de digitalisering. Die mogen we inderdaad niet uit het oog verliezen. Ik meen u te horen zeggen dat we voorlopig alleszins én met de digitale uitnodiging gaan werken, én met de papieren uitnodiging. Dat is goed. Daarnaast zou ik u willen vragen om een eerder voorstel dat de Vlaamse Ombudsdienst heeft gelanceerd te overwegen. Dat betrof enerzijds het maken van een centraal telefoonnummer waar afspraken kunnen worden gemaakt bij eender welk keuringscentrum, en anderzijds het duidelijker maken van de websites van de keuringscentra, zodanig dat die toegankelijker zijn voor de mensen.

Vorig jaar hebben we het daar in deze commissie ook over gehad. Ik vroeg me af of u dat intussen verder hebt kunnen bekijken.

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Verheyden, met itsme koppelt dat niet, omdat dat gewoon een herkenning en identificatie is. Daar kunnen we de berichtgeving niet in zetten. Het voordeel van eBox is dat het ook voor bedrijven interessant is, zeker als men meerdere gebruikers heeft van bepaalde wagens. De groene kaart komt thuis in de brievenbus, maar als er meerdere gebruikers zijn kan dat ook aan een bedrijf geconnecteerd worden, en dat maakt het ook interessant inzake de bedrijfswagens.

Zoals u zegt, mevrouw Fournier: het is een herinneringskaart en geen oproepingskaart. Wat we nu doen met die digitale bijkomende herinneringskaart, is een extra erbovenop, die vroeger in de tijd komt. Ik zei dat ze twee weken vroeger komt dan de groene kaart, maar misschien moeten we dat uitbreiden naar vier weken extra, dus acht weken voor de oproeping of het vervallen van het keuringsattest. Men is daar nog wat aan het zoeken naar wat het meest ideale is, maar het is en blijft louter een bijkomende herinnering. Mensen moeten eigenlijk weten wanneer hun keuringsattest vervalt. In elke communicatie blijven we herhalen dat je moet checken hoelang je keuringsattest nog geldig is. Als men een abonnement heeft van het openbaar vervoer, of iets anders, dan kijkt men ook hoelang dat nog geldig is, hetzelfde met een reispas bijvoorbeeld. Het zou ingebakken moeten zijn bij de mensen dat ze zich afvragen hoelang het keuringsattest nog geldig is en wanneer ze moeten laten herkeuren.

Het feit dat men vier weken van tevoren een groene kaart krijgt, en straks zes of acht weken op voorhand een digitale melding, is net om te vermijden dat mensen een toeslag moeten gaan betalen wanneer ze zich aanmelden.

Wat betreft de wachtlijsten bij de keuringscentra: hoe vroeger je weet dat je naar het keuringscentrum moet, des te vroeger kan je een afspraak inboeken en des te meer heb je een ruimere mogelijkheid aan data.

Het callcenter, mevrouw Moors, is een bedenking geweest van de Ombudsdienst. We hebben aan de mensen van GOKA gevraagd om daar werk van te maken en

dat zal ook verder uitgerold worden en misschien bij de audit nog verder aan bod komen. We hebben ook een actieplan besproken met GOCA Vlaanderen naar aanleiding van de ellenlange wachtlijsten afgelopen zomer. Daar kwam onder andere dat callcenter ter sprake. De bedoeling was het mogelijk maken een afspraak te maken en toe te laten minstens meerdere dagen per week zonder afspraak te komen, om zodoende de klantvriendelijkheid hoog in het vaandel te dragen.

Alleszins gaan we nu boven op de groene kaart de digitale herinnering uitsturen, we gaan dat nadien evalueren, en men kan ook kijken vanuit GOCA wie de eBox geactiveerd heeft. Als straks blijkt dat maar heel weinig mensen hun herinneringskaart bekeken hebben via de eBox, dan is dat geen goed systeem en dan zal men dat evalueren, waarschijnlijk tegen september en dan zal men kijken hoe men daar in de toekomst mee omgaat. Men moet uiteraard zeker ook nog steeds rekening houden met de digitaal minder geletterden. Dus het blijft een herinneringskaart maar we zullen allicht die groene kaart nog lange tijd blijven opsturen.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Ik denk, minister, dat we het allemaal eens zijn dat we moeten zorgen dat mensen zo veel mogelijk mee zijn. Het is een probleem, daarom moet er ingezet worden in de eerste plaats op mensen die niet digitaal mee zijn. Ik denk dat daar de meeste problemen zitten wat betreft het op tijd komen in keuringscentra en dergelijke.

We zullen zien wat dit proefproject geeft. Alles wat een verbetering is kunnen we alleen maar toejuichen. Ik ben ervan overtuigd dat we hier over enkele maanden op terug zullen komen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen bij de keuring van motorfietsen  
– 1210 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** De ene keuring is nog niet afgewerkt, of we zijn daar al met de volgende.

Sinds begin dit jaar, minister, moeten motorfietsen inderdaad gekeurd worden bij verkoop of na een ongeval. De keuring, andermaal opgelegd door Europa, is vanaf januari van kracht, maar er gold nog een overgangperiode. Tot 15 januari kon men tweedehands motoren nog zonder keuring inschrijven.

Motorrijders oefenen het best wel wat geduld uit, want blijkbaar is de online agenda van de keuringscentra tot eind februari al volgeboekt, en verder loopt die online agenda niet. Bovendien loopt de keuringsprocedure van bij aanvang niet helemaal gesmeerd. Het gevolg laat zich dus raden: andermaal vliegen de rode kaarten de deur uit. Het systeem loopt duidelijk mank.

Een probleem dat zich stelt, is dat bijvoorbeeld de koplampen van een motorfiets zonder bestuurder worden geregeld. Die afstelling wordt nochtans veel meer dan bij een auto beïnvloed door de vering en het gewicht van de bestuurder. Het is erg moeilijk om daar een maatstaf op te plakken, laat staan dat men zoiets kan meten met de autoapparatuur in keuringscentra. Daarom wordt een groot percentage van die motorfietsen afgekeurd. Motorrijders met een verschillend lichaamsgewicht

kunnen in de huidige controle een groene kaart krijgen, de andere een rode. Dat klopt dus van geen kanten.

Ook het aantal verwachte keuringen leidt tot zorgen. De Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit spreekt van 30.000 keuringen per jaar in Vlaanderen. Volgens deskundigen is het onmogelijk om die te verwerken in de 15 keuringscentra. De Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA), de vereniging van keuringscentra, gaf aan dat er vanaf 1 maart 10 keuringscentra voor motorfietsen bij zullen komen.

Het is dus evident dat ik een aantal vragen voor u heb.

Minister, het is duidelijk dat de voorbereiding van de praktische invoering van de keuring niet optimaal is gebeurd. Waaraan wijt u dit en welke oplossing voorziet u?

Welke aanpassingen zullen er aan de keuringen gebeuren om de geschetste onterechte afkeuringen te vermijden?

Afspraken kunnen dus inderdaad ook in dit geval online gemaakt worden. De vraag is dan of die online agenda aangepast zal worden zodat men verder in de toekomst een afspraak kan maken.

En ten slotte: GOCA wil tegen 1 maart tien bijkomende keuringscentra openen. Kunt u garanderen dat deze centra effectief operationeel zullen zijn, minister?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, mijnheer Verheyden, voor uw toch wel zeer kritische vragen, waar ik enige negatieve ondertoon in ontwaar.

Maar u zegt het zelf: het is Europese regelgeving die inderdaad uitgerold moet worden. Op 1 januari van dit jaar hebben we de keuring voor motorfietsen, enkel na ongeval en bij tweedehandsverkoop, dan ook ingevoerd en onze keuringscentra daarvoor ook operationeel moeten maken.

In een eerste fase kunnen deze motorfietskeuringen plaatsvinden in vijftien centra: Alken, As, Brakel, Brugge, Stekene, Deurne, Diest, Diksmuide, Geel, Heist-op-den-Berg, Mechelen, Rotselaar, Wondelgem, Zellik en Zwevegem. Men heeft bij de keuze van die vijftien eerste centra gekeken naar een goede spreiding, zodat men geen al te lange afstand moet afleggen.

In een tweede fase – dat zal in de maand februari zijn – zullen daar een aantal keuringscentra bij komen. Het zullen onder andere de keuringscentra zijn van Antwerpen-Noorderlaan, Eeklo, Halle, Hechtel-Eksel, Ieper, Kontich, Malle, Roeselare, Dendermonde, Tienen, Willebroek, Zemst en Zwijnaarde. Dat betekent dat men dan met een motorfiets, na ongeval of voor een tweedehandsverkoop, in 28 van de 43 keuringscentra terecht kan. Dat is op afspraak, specifiek omdat men voor deze keuringen een specifieke opleiding heeft moeten volgen. Wat dat betreft moeten de mensen die de keuring kunnen uitvoeren, dus ook ter beschikking kunnen zijn.

Dat betekent dat de motorfietskeuring mogelijk wordt in meer dan de helft van alle Vlaamse keuringscentra, dus in 28 van de 43 keuringscentra. We hebben daarnet de cijfers gehad die mijnheer Keulen heeft aangehaald: op jaarbasis hebben we 3,5 miljoen autokeuringen in de 43 keuringscentra. Men schat dat het aantal motorfietskeuringen op jaarbasis ongeveer 30.000 zou zijn. Als onze 43 keuringscentra dus 3,5 miljoen auto's kunnen keuren, dan zullen 30.000 motorfietskeuringen in 28 van de 43 centra ook wel haalbaar zijn.

De bewering dat de tweedehandsmotorfietsen tot 15 januari 2023 zonder tweedehandskeuring konden worden ingeschreven, moet ik tegenspreken. Dat is niet correct.

Van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de Dienst voor Inschrijvingen van de Voertuigen (DIV), hebben we vernomen dat er eind 2022 opmerkelijk veel aanvragen tot de inschrijving van motorfietsen werden ingediend, waardoor de administratieve afhandeling van deze aanvragen nog enige tijd in beslag nam aan het begin van dit jaar.

Tijdens de eerste 4 weken van januari werden 596 motorfietsen gekeurd, of gemiddeld 2 motorfietsen per dag per keuringsstation. Daarvan kregen 133 motorfietsen, of 22 procent, een rode kaart voor technische tekortkomingen. Dit afkeurpercentage ligt in dezelfde grootteorde als de afkeurpercentages van de andere voertuigcategorieën.

De afkeuring heeft voornamelijk te maken met de afstelling of werking van de lichten, de staat van de banden, te hoge uitlaatemissies, of een geluidsniveau dat niet correct of aanvaardbaar is, en vaak ook een niet correcte werking van de remmen. Al deze elementen hebben natuurlijk een impact, enerzijds op de verkeersveiligheid, anderzijds ook op het milieu. Maar zeker de staat van de banden, lichten en remmen, ik denk dat het heel belangrijk is dat daarop gecontroleerd wordt en dat degene die een tweehandsmotor koopt zich daar ook duidelijk van vergewist kan zijn dat het voertuig aan alle veiligheidsaspecten beantwoordt.

De afstelling van de koplamp als belangrijk afkeerpunt heeft niks te maken met de manier waarop de keuringsprocedure verloopt. En als we dan kijken naar de klachten – omdat er toch zowat een negatieve ondertoon was in de vragen, mijnheer Verheyden, ik kan fout zijn, maar ik percipieerde dat zowat –: we hebben tot op heden drie klachten bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken rond de motorfietskeuring en één klacht had totaal geen betrekking op de praktische invoering, maar kwam van iemand die het gewoon overbodig vond dat deze Europese regelgeving werd ingevoerd.

Wat het afsprakenbeheer betreft, hebben de keuringsinstellingen het sinds kort mogelijk gemaakt om twee maanden vooraf een afspraak in te boeken. Bovendien wordt proactief contact opgenomen met de specifieke doelgroep die meerdere motorfietsen per dag wil aanbieden, om zodoende ook afspraken te maken in functie hiervan. We denken vooral aan mensen die in de verkoopsector zitten.

Ten slotte wil ik nog graag meegeven dat de voorbereiding voor de invoering van de motorfietsenkeuring zeer uitgebreid gebeurd is gedurende meer dan twee jaar, zowel in overleg met de andere gewesten, als in overleg met de keuringsinstellingen. De hele ingang van de keuring van de motorfietsen zit sowieso volledig op schema, zoals dat de voorbije periode is uitgerold. Ik denk dus niet dat daarrond een probleem is.

De regelgeving als dusdanig werd goedgekeurd in februari 2022 en vervolgens is, in samenspraak met GOCA, heel het aspect uitgerold. Men moest natuurlijk ook die keuringsbanen en de keuringsapparatuur bestellen. Vandaar dat men er in eerste instantie 15 heeft, maar vanaf februari zal dat in 28 keuringsinstellingen zijn. Dus men denkt dat dat moet volstaan.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Dank u wel voor uw uitgebreide antwoorden, minister.

Ik denk dat de perceptie toch wel gekeerd is. Ik kan bevestigen – ik denk dat de collega's kunnen bevestigen – dat ik een heel positief ingesteld persoon ben, maar als we vanuit de motorrijdersgroep klachten krijgen, dan is het toch wel evident dat daarin een negatieve ondertoon terug te vinden is.

Ik ben tevreden dat de online agenda alvast iets meer uitgebreid is. Misschien is het mogelijk om hem nog iets meer uit te breiden, indien dat nodig is.

Zodra al die keuringscentra uitgerold zullen zijn, zou het effectief mogelijk moeten zijn om die 30.000 motorfietsen te keuren, maar met betrekking tot de afstelling van de lichten hoor ik van die motorrijders dat dat toch een probleem is en dat die afstelling het best samen met het lichaamsgewicht van de chauffeur bekeken wordt. Ik hoop dan ook dat die controle in die zin wordt aangepast, want anders vrees ik ervoor dat er onterecht toch wel heel veel rode kaarten zullen worden uitgedeeld. Ik hoop dat daarop wordt ingezet, dat dat bekeken wordt.

Mijn vraag is dan ook: kunt u daarover terugkoppelen naar die keuringscentra en vragen of zij die procedure kunnen aanpassen, of zij dat eventueel kunnen bespreken met de sector van de motoren, zodat het aantal afgekeurde motoren ... U zegt dat 22 procent qua grootteorde in lijn is met de andere voertuigen. Wanneer dat over de remmen gaat, wanneer dat over echt gevaarlijke toestanden gaat, kan ik daar volledig in komen. Ook als het gaat over eventuele geluidsoverlast, daar kan ik allemaal in komen. Maar wanneer het gewoon over de afstelling van de lichten gaat en er vanuit de sector beweerd wordt dat dat samenhangt met het lichaamsgewicht en dat dat op die manier bekeken moet worden, dan zou ik u toch wel willen vragen om daarop in te zetten, zodat die afkeuringen niet meer voorvallen.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** De klantvriendelijkheid, de dienstverlening, wachttijden, het zijn zaken die al verschillende keren aan bod zijn gekomen in deze commissie. Collega De Roo stelde daarover een schriftelijke vraag in april en begin mei was hij ook in deze commissie aanwezig. Hij haalde aan dat er heel vaak gebeld moet worden om iemand aan de lijn te krijgen om een afspraak te maken en ook dat er weinig tijdslots zijn, ook voor gewone wagens, om die op afspraak te laten keuren.

Het beheer en de exploitatie zit natuurlijk bij GOCA. We wachten die audit daarover af. Maar ik vroeg mij toch af of GOCA ondertussen al stappen onderneemt om de dienstverlening te verbeteren, of dat ze effectief wacht op de uitslag van de audit.

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Verheyden, wat betreft het afstellen van die lichten: ik ga dat zeker meenemen en terugkoppelen naar GOCA. Het was mij niet bekend. Bij de drie klachten waarover u het daarstraks had, had één klacht totaal niets te maken met de organisatie en hadden de twee andere klachten ook niet met het afstellen van de lichten te maken. Maar we gaan het sowieso meenemen om te bekijken of daar een probleem zou zijn. Ik kan mij zeker indenken dat de lichtenafstelling anders zou kunnen zijn afhankelijk van het gewicht van de persoon. We nemen dat mee en ik zal ervoor zorgen dat GOCA daar alleszins op toeziet.

Mevrouw Mertens, meer klantvriendelijkheid ... De keuring van motorfietsen wordt vanaf dit jaar georganiseerd. Men kan twee maanden van tevoren een afspraak maken. Ik weet niet of we wat dat betreft nog heel veel andere dingen moeten doen. Wat betreft het verdere verloop van het hele aspect klantvriendelijkheid en het bekijken van de procesaanpak: daartoe is opdracht gegeven. Daar heb ik daarstraks ook al op geantwoord. Maar hier gaat het specifiek over de motorfietsen en ik denk niet dat er daaromtrent ... De drie klachten hadden meer met andere aspecten dan met klantvriendelijkheid te maken.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Ik wil de minister bedanken dat ze onze bezorgdheden wil meenemen.

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



**VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over SUV's en verkeersveiligheid – 1223 (2022-2023)****Voorzitter: de heer Bart Claes****De voorzitter:** Mevrouw Mertens heeft het woord.

**Sofie Mertens (cd&v):** Minister, in 2022 waren er in ons land bijna 190.000 nieuw geregistreerde 'sport utility vehicles' (SUV's), goed voor een marktaandeel van 51 procent, tegenover 181.104 andere wagens, met een marktaandeel van 49 procent. Daarmee was de SUV voor de eerste keer populairder dan de gewone personenwagen. Belgen kopen een pak minder auto's dan vroeger – dat hebt u ook in de plenaire al aangehaald – maar ze kiezen dus wel voor de grotere en zwaardere exemplaren. Ook het gewicht van de zwaardere, elektrische wagens speelt hierbij een rol.

SUV's zijn groter en zwaarder, wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid, maar ook op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het vervuilende aspect heeft onder meer te maken met het gemiddeld hogere gewicht en de doorgaans zwaardere motor. Ze stoten meer CO<sub>2</sub> uit en hebben daardoor een lagere ecoscore. Vorig jaar was 42 procent van de nieuwe SUV's wel minstens hybride, maar toch hebben ook deze voertuigen een negatieve impact op het milieu. Daarnaast was meer dan 60 procent van de verkochte elektrische wagens een SUV.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid blijkt uit een studie van Vias in 2022 dat inzittenden van SUV's beter beschermd zijn bij een ongeval dan die van traditionele voertuigen, maar natuurlijk geldt het omgekeerde ook. Bij een ongeval waarbij een SUV betrokken is, is de overlijdenskans voor de bestuurder van de personenwagen dubbel zo groot. Eerder bleek al dat de overlijdenskans voor actieve weggebruikers 50 procent groter is wanneer ze aangereden worden door een wagen van 1800 kilogram of meer, dan wanneer ze worden aangereden door een wagen van 1200 kilogram. Ook de leeftijd van het voertuig heeft een impact op de ernst van de verwondingen voor voetgangers en tweewielers wanneer ze aangereden worden. Hoe ouder een voertuig, hoe hoger de kans dat de verwondingen ernstiger zijn.

Bij de opkomst van de SUV in de Verenigde Staten in 2005 werd er met fabrikanten en importeurs van SUV's een samenwerkingsovereenkomst gesloten om ze veiliger te maken, bijvoorbeeld door het toepassen van lagere bumpers of het aanpassen van de rijkhoogte.

Ik heb daarover een aantal vragen, minister.

Wat is uw visie over SUV's en zwaardere voertuigen in het algemeen, gelet op de risico's met betrekking tot verkeersveiligheid en met Vision Zero tegen 2050 als het ultieme doel?

Bestaan er in Vlaanderen vandaag reeds afspraken en/of samenwerkingen tussen fabrikanten en importeurs van die voertuigen om ze veiliger te maken? Hoe staat u daartegenover?

Hoe schat u de impact in van de minder gunstige fiscale regeling, die op 1 januari 2023 van kracht werd, op de verkoop van die wagens?

Welke mogelijkheden ziet u om autoconstructeurs te stimuleren om in te zetten op kleinere elektrische wagens?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Mertens, dank u wel voor uw vragen. Ik vind het alleszins niet verstandig om verschillende vervoersmodi tegen elkaar op te zetten of daaromtrent te polariseren. Wanneer een actieve weggebruiker, of dat nu een voetganger of een fietser is, in conflict komt met gemotoriseerd verkeer, en dat kan een kleine personenwagen, een grote personenwagen, een SUV, een bus of een vrachtwagen zijn, dan is de impact natuurlijk altijd enorm. Eens te meer is de oproep: op het moment dat je deelneemt aan het verkeer, heb je een verpletterende verantwoordelijkheid, moet je rekening houden met elkaar, moet je respect tonen en sowieso de wegcode respecteren. Dat neemt niet weg dat de grootte en het gewicht van een voertuig een impact hebben als er een aanrijding gebeurt, maar opnieuw, we moeten te allen tijde blijven inzetten op het gedrag van elke weggebruiker om ongevallen te voorkomen.

Ik wil daar bijkomend onmiddellijk aan toevoegen dat de ene SUV de andere niet is. Men moet een onderscheid maken. Dat moet ook heel duidelijk worden gesteld. Binnen deze categorie heb je nog heel veel verschillende soorten, van kleine over middelgrote tot grote modellen. Je hebt de stads-SUV's. Ik ga hier geen reclame maken voor het ene of het andere merk. Elk voertuig moet uiteraard veilig ontworpen zijn. We hebben federale en Europese regelgeving wat dat betreft, vooral Europese. We bekijken aan welke kenmerken een auto moet voldoen die in het verkeer en op de markt wordt gebracht. De aspecten van ongevallen vermijden en de impact bij een botsing minimaliseren zijn sowieso aspecten waarmee bij elk ontwerp rekening moet worden gehouden.

U vraagt of ik ook afspraken maak of samenwerk specifiek met fabrikanten en importeurs van SUV's om deze voertuigen veiliger te maken. Ik denk niet dat we in Vlaanderen fabrikanten of hoofdzetels van automerken hebben waarmee ik specifieke afspraken zou kunnen maken, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Duitsland of Frankrijk. Ik wil hier echter opnieuw benadrukken dat de homologatie-eisen voor voertuigen Europees bepaald zijn, dat dat federale bevoegdheid is, en dat ze ook behoorlijk streng zijn. Niet langer geleden dan gisteren hadden we het nog over de dodehoekspiegels die vanaf 2025 voor de nieuwe vrachtwagens worden ingevoerd. Op zich is het goed dat die eisen streng zijn. Elk voertuig, welk model of merk dat ook moge zijn, moet aan die specifieke Europese homologatie-eisen voldoen.

Ik wil ook nog meegeven dat de Europese verordening uit 2022 inzake de nieuwe veiligheidseisen voor voertuigen onlangs in werking is getreden, met tal van nieuwe eisen voor nieuwe voertuigtypes. Bij de nieuwe systemen gaat telkens ook specifiek aandacht naar het vermijden van aanrijdingen met actieve weggebruikers. In die zin wordt daar dus zeker al alle aandacht aan gegeven. Ik denk onder andere aan het Advanced Driver Assistance System (ADAS), een rijhulpsysteem dat de weggebruiker ervoor alert moet maken wanneer andere weggebruikers in de onmiddellijke nabijheid komen, en waarbij ook onmiddellijk de remmen kunnen worden geactiveerd om aanrijdingen te voorkomen.

Dan is er de vraag hoe we de impact op de verkoop inschatten van de minder gunstige fiscale regeling die sinds 1 januari 2023 van kracht is. Ik heb natuurlijk geen glazen bol wat dat betreft. Ik ga niet continu aan marktprospectie doen over hoe bepaalde fiscale maatregelen een impact hebben op welbepaalde merken. We weten echter allemaal dat de gunstige fiscale regeling die gold voor de categorie van de lichte vracht, ertoe heeft geleid dat heel veel particulieren een dergelijk voertuig kochten terwijl ze dat eigenlijk niet nodig hadden voor de dagelijkse verplaatsing, maar het net kochten wegens het fiscaal gunstige regime. Ik neem aan dat het feit dat dat nu is weggevallen, wel een impact zal hebben op de verkoop van die voertuigen. We weten immers dat het vaak om zwaardere voertuigen met ook vaak een hoger verbruik gaat. Men zal dus wel twee keer nadenken als men dat niet specifiek als 'lichte vracht' nodig heeft.

Welke mogelijkheden zie ik nog om de autoconstructeurs te stimuleren om ook in te zetten op kleinere elektrische wagens? Ik denk opnieuw dat ik niet de markt moet gaan vormen, dat die markt vrij is. Als ik kijk naar de laatste berichtgevingen van het autosalon, dan zien we dat daar zeven elektrische wagens uit China werden gepresenteerd, kleinere modellen, goedkopere modellen. Kortom: ik denk niet dat het aan mij is om welbepaalde merken of types te stimuleren. Ik denk dat dat aan de markt is.

Alleszins ben ik wel blij dat het aanbod inzake zero-emissievoertuigen enorm gegroeid is, en dat dat zodoende ook meer mensen aanzet om ook effectief te kiezen voor een zero-emissievoertuig. We hebben altijd gezegd dat het aanbod van die voertuigen, alsook de batterijtechnologie, twee heel belangrijke aspecten zijn om die zero-emissievoertuigen een doorbraak te geven, naast uiteraard het hele verhaal van laadinfrastructuur. We zien dat dat effectief gebeurt. Door het feit dat het aanbod enorm is uitgebreid, dat de range, de batterijtechnologie, ook is uitgebreid, zien we dat meer mensen kiezen voor zero-emissie. Ik denk dat we dat alleen maar kunnen toejuichen, vanuit klimaatgerelateerd oogpunt. Dus wat dat betreft denk ik niet dat het aan mij is om bepaalde elementen in de markt te gaan stimuleren. Maar we zien dat het de facto gebeurt, en ik denk dat dat alleen maar een goede zaak is.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Ik wilde zeker niet polariseren. Ik verwees gewoon naar de studie van VIAS van 2022. U haalde vorige week tijdens de plenaire vergadering aan, wanneer het ging over de resultaten van het autosalon, en daarnet ook, dat er een aantal goedkopere elektrische wagens van Chinese merken ter beschikking staan. Mijn bezorgdheid daarbij gaat naar onze eigen Belgische en Europese auto-industrie. Stel dat iedereen massaal Chinese auto's zal kopen, dan vrees ik dat er in onze eigen auto-industrie hier misschien faillissementen zullen komen, of minder verkoop, en ook een stijging van de werkloosheid.

Verder was uw antwoord zeer uitvoerig, dus daar wil ik u voor bedanken. Ik heb geen bijkomende vragen meer.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit):** Minister, dank voor uw antwoord, en dank aan de collega voor de vraag. Ook bij Vooruit zijn we zeer bezorgd over de stijging van die SUV's, die eigenlijk oorspronkelijk gemaakt waren om in de jungle te rijden, en waar men zich nu mee in de stadsjungle begeeft. Het is niet altijd duidelijk waarom, maar ik begrijp u niet, minister, als u zegt dat u de verschillende vervoersmodi niet tegenover elkaar moet uitspelen. We moeten wel een beetje opletten, want we zijn elke week over verkeersveiligheid bezig.

De collega heeft het met cijfers aangetoond: die SUV's zijn gewoon veel belangrijker bij aanrijdingen. Er gebeuren zwaardere ongevallen, meer ongevallen, dus het baart me veel zorgen dat mensen het normaal vinden om in een stadsomgeving – waar je vaak maar 30 kilometer per uur mag rijden – met een hele zware SUV rond te rijden. In de communicatie in het kader van verkeersveiligheid, zou u, minister, ook uw bezorgdheid daaromtrent kunnen uiten. Misschien dat het toch een paar mensen zou aanzetten om eens na te denken over wat een leven waard is op de weg. Wij zijn met Vooruit zeker niet tegen verschillende vervoersmodi, maar we zijn wel tegen minder verkeersveiligheid, en daarom volg ik zeker het pleidooi van de collega om zeer bezorgd te zijn over de opkomst van SUV's in de stadsomgeving.

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

**Stijn Bex (Groen):** Ik moet de collega's Mertens en Lambrecht toch een beetje waarschuwen want voor u het weet wordt u in het parlement uitgemaakt voor groene, linkse zot. Dus wees toch voorzichtig.

Dat neemt niet weg dat ik dit een bijzonder boeiende vraag vind, collega Mertens. Ik heb een dik jaar geleden een zeer gelijkaardige vraag ook al schriftelijk gesteld. De impact van zwaardere wagens op de verkeersveiligheid maar bijvoorbeeld ook op de klimaatimpact van het verkeer, ook een belangrijke beleidsdoelstelling van de minister, is bijzonder groot. Minister, dat is inderdaad geen kwestie van vervoersmodi tegen elkaar opzetten maar van kijken naar cijfers, naar studies en naar de impact, bijvoorbeeld van een wagen die 1000 kilogram meer weegt op de mogelijke overlevingskansen van de actieve weggebruiker.

Constructeurs zullen natuurlijk maken wat de markt vraagt. Alleen is het zo dat als we een verkeerssituatie hebben waar 50 procent van de auto's SUV's zijn – wagens die steeds wat zwaarder worden – dat het voor je eigen veiligheid natuurlijk ook weer belangrijk wordt om een zware wagen te kopen want dan zit je aan de kant van de statistieken van de mensen die het wel overleven. Als we daar geen beleid over voeren, dan verplichten we eigenlijk iedereen om mee te gaan in die ratrace van steeds zwaardere wagens.

Nochtans is het perfect mogelijk – u verwijst steevast naar Europese regelgeving – om met de Vlaamse verkeersfiscaliteit, een bevoegdheid die wij in handen hebben, te stimuleren dat eerder kleinere wagens worden aangeschaft. Ik snap niet dat u die uitgestoken hand niet aanneemt want uw prioriteit is toch altijd verkeersveiligheid. Ik zie de kritiek al komen dat elektrische wagens ook steeds zwaarder worden. Ten eerste worden die batterijen steeds compacter en lichter. Ten tweede is het ook perfect mogelijk om in de overgangperiode die we nu nog tien tot vijftien jaar zullen kennen, een verschillend belastingregime te maken voor elektrische en andere wagens zodat dat gewichtsverschil geen negatieve invloed heeft op de elektrificatie.

Minister, ik heb vooral de vraag waarom u vooral naar Europa kijkt en daar zelf geen maatregelen rond durft te nemen of tenminste aanbevelen aan uw collega, minister Diependaele.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Ik zou aan een aantal collega's de oproep willen doen: stop met te bepalen wat mensen mogen doen en niet moeten doen. Als we nu ook al gaan bepalen met welke wagen mensen moeten gaan rijden, dan denk ik dat we wel heel ver zitten. De verschillende fiscale regimes voor elektrische wagens en andere wagens is al een discriminatie. Laat ons daar eerlijk in zijn. Ik denk dat het op een bepaald moment genoeg is. Genoeg is genoeg.

Wat de elektrische voertuigen betreft, sluit ik me aan bij collega Mertens. Minister, ik dacht trouwens dat u vorige week nog hebt gezegd dat er kleine elektrische wagens op de markt te koop zijn en dat het aanbod er is. Ik vind dergelijke uitspraken voor een minister bijzonder ongepast. Inderdaad, dat kan leiden tot een enorm jobverlies. De elektrische wagen leidt nu al tot duizenden jobs die verloren gaan. Wanneer u nu nog eens elektrische merken gaat aanprijzen, dan vrees ik dat er een sociaal-economisch bloedbad op ons dreigt af te komen. Dergelijke uitspraken als Vlaams minister doen, vind ik bijzonder ongepast, ook ten aanzien van het feit dat we nog altijd een belangrijke tak van de auto-industrie hier in Vlaanderen hebben.

Wat de SUV's betreft: zoals ik al zei, laat de mensen rijden met wat ze willen. Inderdaad, dat fiscaal regime is nu veranderd. Goed. Mensen die daarom een SUV kochten, zullen de volgende keer wel twee keer nadenken. Maar nogmaals, het hangt er ook allemaal van af hoe men met een wagen rijdt. Het is de chauffeur die de oorzaak is van een ongeval, het is niet de wagen. Met dergelijke uitspraken zou ik toch bijzonder opletend zijn.

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik wil zeker nog even tussenkomen, want ik heb hier ook wel heel wat vreemde uitspraken gehoord. Ik dacht te gaan zeggen dat ik het volledig met u eens was, mijnheer Verheyden, maar u zegt dat ik iets gezegd heb over kleinere elektrische modellen die op de markt zijn. Dat heb ik ook gezegd. *(Opmerkingen van Wim Verheyden)*

Op het Autosalon waren er inderdaad Chinese modellen ter beschikking, maar ook andere merken, ook heel veel Europese merken. Als ik een pleidooi houd voor zero emissie, houd ik mij altijd bij het technologieneutrale. U zegt heel vaak dat ik mensen verplicht om elektrisch te gaan rijden. Maar kijk naar de automarktsector zelf. Heel de auto-industrie heeft zelf al die omslag gemaakt en kondigt nu zelf al aan dat ze geen wagens meer zullen bouwen met fossiele verbrandingsmotoren. Maar dat is een zijspoor. We hadden het hier vooral over de SUV's.

De terechte bedenking die hier al gemaakt is, is dat die wagen als dusdanig, of dat nu een lichte wagen of een zware wagen is, of dat nu een SUV is of weet ik veel welk model, groot of klein, geen ongevallen veroorzaakt. Ik denk dat jullie dat toch heel duidelijk moeten beseffen. Het is de bestuurder die de verantwoordelijkheid heeft en die dat toestel op een veilige manier moet besturen in het verkeer.

Ik wil jullie ook even meegeven wat de Europese auto van het jaar is. Ik weet niet of jullie weten welke auto dat is, maar het is de elektrische Jeep Avenger. Dat heb ik niet gekozen, mijnheer Bex, voor het geval u zou denken dat ik daar iets over te zeggen zou hebben. Bepaalde elementen worden naar voren gebracht om te zeggen dat die of die wagen de auto van het jaar is. En dan verlangt u dat ik zou zeggen dat die auto's in Vlaanderen niet mogen rondrijden en dat ik dus opnieuw op elke hoek van elke straat handhavingssystemen moet klaarzetten, want een SUV, dat mag niet. Men gaat dan zelfs spreken over de stadsjungle en dergelijke meer. Ik vind dat hier alle gekheid op een hoopje. Het is niet de auto die accidenten veroorzaakt. Het is de bestuurder, de weggebruiker, die in de eerste plaats een verantwoordelijkheid heeft.

Als een auto voldoet aan de Europese homologatie-eisen, is het niet aan mij om te zeggen dat die hier in de Vlaamse steden of in Vlaanderen tout court niet mag rondrijden. Ik weet niet of jullie ook gekeken hebben naar 'Het verhaal van Vlaanderen'. Daar zien we ook de SUV rondrijden, maar daar zullen we dan misschien ook nog eens met het vingertje moeten gaan wijzen. Kortom, ik vind het allemaal een beetje overdreven hoe men hier omgaat met bepaalde elektrische modellen.

Tegelijkertijd zegt men dan ook dat we kleine auto's fiscale stimuli moeten geven. Mijnheer Bex, ik heb van u begrepen dat ik een premie moet geven om mensen aan te zetten om een klein elektrisch model te kopen. En dat zal dan tegelijkertijd impliceren dat mensen geen SUV gaan kopen? Ik vind dat een heel vreemde kort-door-de-bochtredenering, die ik alleszins niet kan volgen.

De Europese homologatie- en veiligheidsvoorschriften die alsmaar strenger worden, ADA-systemen (Advanced Driver Assistance) en dergelijke meer, dat kunnen we alleen maar toejuichen. Als voertuigen aan die voorschriften en die kenmerken voldoen, is het niet aan mij om te zeggen dat je daar niet mee mag rijden. Integendeel, die voldoen aan de regelgeving en die mogen wat dat betreft ook in het verkeer gebracht worden. Maar het is te allen tijde aan de weggebruikers om ervoor te zorgen dat dat op een veilige manier gebeurt.

Ik heb zeker niet gezegd dat die in conflict mogen komen met actieve weggebruikers. Integendeel, we nemen heel veel maatregelen om de actieve weggebruikers meer plaats en ruimte en meer comfort en veiligheid te bieden. Stop dus alstublieft met te zeggen dat we door een SUV toe te laten, heel het verkeersveiligheidsbeleid ondermijnen. Ik vind dat allemaal heel kort door de bocht. Ik laat mensen vrij om

te kiezen om met veilige en gecertificeerde auto's te rijden die voldoen aan de homologatievoorschriften.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Er werd gezegd dat de houding van de weggebruiker ook bepalend is bij het veroorzaken van ongevallen. Dat is zeker zo, maar gelukkig wordt niet elk ongeval bewust veroorzaakt. Ik wilde met deze vraag gewoon onder de aandacht brengen dat de impact bij grotere en zwaardere voertuigen natuurlijk groter is. Ik heb verder geen bijkomende opmerkingen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid inzake flitscamera's – 1236 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Op het eerste gezicht is dit zeer technische materie, maar er zit uiteraard ook een stukje handhavingsvisie achter.

Minister, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) beheert onder meer handhavingsinstallaties langs gewest- en snelwegen die geplaatst werden in beheer van datzelfde AWV. Daarnaast ondersteunt het de lokale besturen en lokale politiezones in het realiseren van handhavingsinitiatieven zoals trajectcontrole, flitspalen of de realisatie van andere camera-installaties op hun grondgebied. Deze ondersteuning is tweeledig. Aan de ene kant gaat het over het verlenen van technische expertise. Aan de andere kant is er een eventuele financieringsbijdrage vanuit AWV voor de realisatie, waarbij er wordt tussengekomen in de kosten voor het plaatsen van snelheidscamera's.

Minstens jaarlijks maakt AWV een vergelijkende analyse van alle ontvangen aanvragen op basis van de ongevallen- en snelheidsdata in die betrokken zones. In functie van de prioritering en het beschikbare budget kan AWV een aanvraag tot financieringsbijdrage al dan niet inwilligen. Wanneer na analyse blijkt dat een ANPR-trajectcontrole (Automatic Numberplate Recognition) technisch mogelijk is en een betere oplossing vormt, kan er geen toelating gegeven worden tot het plaatsen van flitspalen. Dit is een onderdeel dat niet specifiek voorkomt of opgenomen is in het verkeersveiligheidsplan. Maar handhaving is, zoals u reeds dikwijls gezegd hebt in de commissie, een belangrijk deel om in te zetten op minder verkeersslachtoffers.

Ondertussen staat de technologie niet stil, minister, en heeft men in Genk nieuwe flitspalen geplaatst die in twee richtingen flitsten, zonder flitslicht. Sinds de installatie van de camera's in Genk zijn al dubbel zoveel overtredingen vastgesteld. Chauffeurs verwachten immers niet dat ze in beide richtingen kunnen worden geflitst. Over het geheel had ik graag een aantal vragen gesteld. Aangezien, zoals altijd, de middelen beperkt zijn moeten er keuzes worden gemaakt, en moet er vooral voor performante middelen worden gekozen.

Heeft wat in Genk gebeurt invloed op uw beleid welke flitscamera's in de toekomst nog in aanmerking komen of, met andere woorden, gaat u inzetten op deze nieuwe camera's, die eigenlijk dubbel zo efficiënt zijn?

Heeft dit een effect op de afweging die gemaakt wordt tussen het plaatsen van flitscamera's of op het eventueel installeren van een ANPR-trajectcontrole?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u, mijnheer Keulen, voor uw vraag. Als het gaat over handhavingsapparatuur – flitscamera's, ANPR-camera's, trajectcontroles – zetten we in op een en-enverhaal. Het is niet het ene of het andere. Het is wel zo dat bij AWV de focus ligt op de trajectcontroles omdat deze efficiënter zijn. We weten dat als er gewoon een snelheidscamera staat en er geen trajectcontrole is, de snelheid vermindert, maar eens voorbij de camera de snelheid weer verhoogt. Bij een trajectcontrole heb je het voordeel dat er over een langere afstand wordt gecontroleerd. Vandaar dat er in eerste instantie volop wordt gewerkt op trajectcontroles, maar daar waar dat niet mogelijk is, wordt zeker ook nog geïnvesteerd in flitspalen.

We hebben in het Vlaamse landschap al heel wat flitspalen staan. Diegene die er staan gaan we digitaliseren. We hebben jaar na jaar een bedrag van ongeveer 2 miljoen euro uitgetrokken om de bestaande flitspalen te digitaliseren en efficiënter te laten werken.

Uw vragen gaan specifiek over het type flitspalen naar aanleiding van het perscommuniqué rond het verhaal van Genk dat het voorbije weekend naar buiten is gekomen, namelijk de tweerichtingsflitspalen. We willen volop onze flitsapparatuur digitaliseren en moderniseren, maar we gebruiken zeker ook, daar waar het mogelijk is, het verhaal van de tweerichtingsflitspalen. Maar dat is niet op elke locatie mogelijk. Daarom wordt altijd gekeken, in functie van de situatie en de locatie, welk type installatie er het beste kan worden geplaatst. Dat kan zijn met lussen of zonder lussen. Dat kan zijn in twee richtingen of enkele richting. Er wordt telkens een afweging gemaakt aan de hand van de situatie en aan de hand van de locatie.

Nu, misschien nog duidelijk meegeven: de flitspalen die in de twee richtingen kunnen flitsen, zijn alleen mogelijk in een situatie waar men over 80 meter geen enkele asverschuiving heeft. Dat is dus een bijkomend criterium dat wordt opgelegd om te plaatsen. Vandaar dat het niet overal kan.

We blijven alleszins volop inzetten op die handhaving en ook op die trajectcontroles. Ik denk opnieuw dat dit een heel belangrijk aspect is. We zeggen telkens dat die hele handhaving het sluitstuk is van het hele verkeersveiligheidsbeleid. We hebben recent nog 44 flitspalen toegezegd bij de aanvraagprocedures voor snelheid door lokale besturen; 24 zijn al geïnstalleerd en 20 staan nog in de planning 2023 om te worden geïnstalleerd. We blijven daar volop op inzetten, maar uiteraard ook op trajectcontroles.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Dat is interessante informatie. En daarbij aansluitend heb ik eigenlijk nog een vraag. Trajectcontroles zijn erg hot, ook AWV is bezig om daaromtrent afspraken te maken met lokale besturen. Op gewestwegen waar men dat wil gaan doen, is het dan wel vreemd dat men aan het lokale bestuur in kwestie vraagt om ook een bijdrage te leveren in de installatie, in de ijking en dergelijke meer. Ook als er eventueel een sinister gebeurt op die palen – iemand steekt ze in brand of rijdt ertegenop – moet de gemeente die schade herstellen. Terwijl de gemeente of stad geen enkele opbrengst krijgt die door die palen wordt gegenereerd.

Daarover, minister, had ik ook graag uw standpunt geweten. AWV installeert die in gemeenten, op gewestwegen, en gemeenten moeten eigenlijk cofinancieren in een deel van de installatie en het operationeel maken van die trajectcontrole. Ze krijgen wel zelf geen euro van de opbrengsten. Het voordeel is dat het verkeer een stuk veiliger wordt. Maar ook als daar eventueel accidenten op de installaties van de trajectcontrole gebeuren, moet de gemeente daarvoor betalen. Dat lijkt me nu net niet de trigger te zijn om ook gemeenten over de streep te trekken en om op gewestwegen die trajectcontroles te installeren.

Want dat gaat heel hard nu. Drie jaar geleden was dat principieel nog een heel groot bezwaar, vandaag krijg je de vraag van mensen: "Waarom kan er op onze gemeentewegen geen trajectcontrole en daar en daar wel?" Je hebt uiteraard ook een paar mensen die tegen de lamp lopen en heel boos zijn, maar de meeste mensen willen ook in hun buurt die trajectcontroles krijgen. Ik zeg u maar vanuit de praktijk dat er voor de trajectcontroles op de gewestwegen eigenlijk nogal wat financiële lasten bij de gemeente worden gelegd, terwijl die niet mogen delen in de opbrengsten.

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, zoals u weet, ben ik van mening dat het lokale bestuur een maximale autonomie moet hebben om hun grondgebied in te richten. Inzake verkeersveiligheid is dat ook zo. Ik denk dat het lokale bestuur nog altijd het best geplaatst is om te weten waar er wat moet gebeuren.

Een trajectcontrole is niet overal mogelijk, heb ik u horen zeggen. Bovendien heeft dat met ongeveer 180.000 euro per traject ook een grote kostprijs. Voor sommige gemeenten is dat inderdaad niet haalbaar. Een enkele flitspaal zou zo'n 43.000 euro kosten per locatie, en dat is natuurlijk een groot verschil. Maar voor sommige gemeentes – en de kleinere gemeentes – is dat natuurlijk ook een grote uitgave.

Ik vroeg mij af of u al eens hebt gekeken of u de kostprijs kunt drukken via een groepsaankoop?

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

**Martine Fournier (cd&v):** Ik denk dat iedereen van oordeel is dat trajectcontroles nog altijd beter zijn dan flitspalen. Bij flitspalen remt men, om dan opnieuw gas te geven. Bij trajectcontroles controleert men over een langere afstand.

Minister, u zegt dat er een afweging wordt gemaakt of men al dan niet een trajectcontrole kan plaatsen in plaats van een flitspaal. Ik denk dat het ook te maken heeft met de aanwezigheid van op- en afritten en met kruispunten. Zijn er nog andere zaken die worden afgetoetst bij het al dan niet de voorkeur geven aan trajectcontroles in plaats van aan flitspalen?

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

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

AWV heeft een prioriteitenlijst voor waar het op de gewestwegen trajectcontroles plaatst. Er zijn op dit ogenblik al ongeveer 520 locaties waar trajectcontroles zijn geplaatst, al dan niet in uitvoering en gekoppeld aan het AMS-systeem. Naast die prioriteitenlijst van AWV hebben we ook de vragen van de lokale besturen, die op gewestwegen, omwille van bepaalde veiligheidsredenen, ook een trajectcontrole willen. Ik weet dat dat in het verleden soms minder gebeurde. Wij hebben aan AWV gezegd dat die vragen maximaal moeten worden gehonoreerd, opnieuw vanuit het principe dat de lokale besturen hun grondgebied het beste kennen. Zij zijn het best geplaatst om mee te bepalen waar er trajectcontroles moeten komen.

Ingevolge GAS 5 (gemeentelijke administratieve sancties) hebben wij aan de lokale besturen handhavingsapparaten gegeven om een zone 30 en een zone 50 te handhaven. Als daar een gewestweg door loopt, kunnen de lokale besturen toelating vragen om daar een trajectcontrole of een snelheidscamera te laten plaatsen. Zij moeten de goedkeuring hebben van AWV, en plaatsen die dan zelf. Dan zijn de opbrengsten van de boetes ook voor de lokale besturen.

Ik heb er persoonlijk geen weet van dat als er gebreken zijn aan een trajectcontrole op een gewestweg, geplaatst door AWV, dat er dan een factuur gaat naar een



lokaal bestuur. Dat lijkt mij ook wel vreemd want het zijn die trajectcontroles die AWW heeft geplaatst en die uitgelezen worden door de gewestelijke verwerkingscentra of de politiediensten. Daar is misschien wat verwarring. Als er vandaag op een gewestweg in een zone 30 of 50 geen trajectcontrole is, en een lokaal bestuur wil dat wel en wil dat zelf financieren in het kader van de GAS 5, dan zeggen wij aan AWW dat die vraag moet worden gehonoreerd.

Er zijn ook een aantal lokale besturen die een afbakening van een zone 30 hebben en die de bestaande trajectcontrole willen overnemen omdat de GAS-regelgeving het heeft over 'met eigen middelen gefinancierd'. Maar ik wil dat niet direct aanmoedigen. Die lokale besturen willen dat overnemen, rekening houdend met de vetustiteit van de paal en dergelijke. Dat wordt dan telkens ad hoc gecontroleerd. De opbrengst van de controles, maar ook de kosten en het onderhoud van de controles die door AWW zijn geplaatst, zijn voor AWW.

De voorkeur wordt gegeven aan een trajectcontrole boven een snelheidscamera, maar dan moet het traject lang genoeg zijn. Er mogen niet te veel kruispunten en aantakkingen op zijn, omdat men dan een heel aspect ervan verliest. Het zou gaan over een 500 meter – maar dat durf ik niet met zekerheid te zeggen. Het gaat in elk geval over een langer tracé. Als het tracé te kort is, kiest men liever voor de roodlichtcamera's. Daar hebben we op jaarbasis die 2 miljoen euro voor uitgetrokken.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Laat duizend bloemen bloeien! Laat de technologie haar rol spelen! En laat de subsidiariteit haar rol spelen. Elke situatie is uniek en anders. Ik had het – maar dat is voor 'la petite histoire' – over de N78 tussen Vroenhoven en Veldwezelt. Daar hebben we te maken gehad met het aanbod dat ik hier beschrijf.

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

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het niet uitrijden van bussen van De Lijn in Limburg door de sneeuwval – 1237 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het winterplan van De Lijn – 1258 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een gewijzigde dienstverlening van De Lijn bij sneeuwval en de strooiaanpak door het Agentschap Wegen en Verkeer – 1306 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Ik had mijn vraag een beetje ironisch geschreven. Dat is ook een beetje typisch wat je hoort in dit deel van de wereld: één dag sneeuw en het land, de regio staat op z'n kop. Je kunt je afvragen hoe ze dat in andere delen van de wereld doen, waar ze soms maandenlang het hoofd moeten bieden aan dergelijke weersomstandigheden en toch die dienstverlening, de klantvriendelijkheid en de betaalbaarheid kunnen organiseren. Ik ga dat niet allemaal voorlezen, maar wat mij tegen de borst stuitte, was dat de mensen om 14.00 uur op de radio te horen krijgen dat De Lijn in Limburg de bussen binnenhoudt vanwege

gevaarlijke situaties, namelijk tien centimeter sneeuw. Dat zal met een lijnmeter zijn gemeten, want er lag nergens in Vlaanderen zoveel sneeuw. Ik kom zelf uit het oosten, waar altijd iets meer sneeuw ligt dan op andere plaatsen, maar die tien centimeter zijn we niet tegengekomen.

Los daarvan gaat het over het feit dat men dat aankondigt en dat de reiziger en het publiek daarrond, zoals schoolgaande kinderen, met de gebakken peren zitten. Scholen staan ook op stellen, omdat die kinderen dan ergens moeten worden opgevangen en ouders niet te bereiken zijn of niet tot bij die school raken. Dat is dan veel poespas.

Om een lang verhaal kort te maken, want ik ga het ook niet verder dramatiseren: iedereen ziet toch bijna het egoïsme van die maatregel en voor elke uitleg zijn er wel argumenten te bedenken. We kennen allemaal de uitdrukking 'de weg naar de hel is geplaveid met goede voornemens'. Als je echt klantvriendelijk bent, dan vraag je je toch af hoe het met je klanten zit: de reizigers, de schoolgaande kinderen, de ouders, de scholen die dan opvang moeten regelen. Het is ook heel spijtig voor de reputatie van De Lijn.

Maar goed, laat me hierop focussen: uiteindelijk heeft men die beslissing ingetrokken en heeft men de bussen alsnog laten uitrijden. Alsof een verstandig iemand heeft gebeld om te vragen waar ze mee bezig zijn en om te zeggen dat de omstandigheden niet ideaal zijn, maar het hier nog altijd geen Siberië is.

Wat waren de afwegingen van De Lijn om over te gaan naar de beslissing om geen bussen te laten rijden en hoe komt dat dit zo mooi samenviel met de provincie? Sneeuw is blijkbaar ook geprogrammeerd in functie van de provinciegrenzen, want buiten Limburg stelde dat probleem zich voor De Lijn klaarblijkelijk niet.

Had De Lijn een plan B om de reizigers niet koudweg – in dit geval ook letterlijk te nemen – in de steek te laten?

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Ik heb mijn vraag over de winterprik in Limburg op die bewuste vrijdag ingediend vanuit dezelfde verbazing als collega Keulen. Op zich denk ik, collega Keulen, dat we daar vanuit de gemeenten op voorbereid waren en dat de gemeentelijke strooidiensten en die van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) er alles aan hebben gedaan om de wegen vrij te maken en daar ook goed op voorzien waren. In die zin was ik toch ook verwonderd om die middag te horen dat De Lijn geen enkele bus meer ging laten rijden in Limburg. Dan krijg je natuurlijk veel verontruste ouders die ineens voor een gigantisch probleem staan, want hun kinderen zitten op school en die raken niet meer thuis. Daarbovenop was de communicatie eerlijk gezegd een beetje klungelig, met een klein berichtje via Twitter. Het was preventief, terwijl het bij ons in het zuiden allemaal niet zo dramatisch was dat er geen bus meer kon rijden.

Dus in die zin heb ik een soortgelijke vraag: ik ga ervan uit dat De Lijn een soort van winterplan heeft. Als dat het geval is, dan wil ik weten wat daar de uitgangspunten van zijn om zulke drastische maatregelen te kunnen voorkomen. De maatregel gold vooral in de provincie Limburg, in alle andere provincies bleef het vervoer wel rijden. Wat is uw reactie op die nogal drastische provinciale aanpak?

Wordt er naar aanleiding van extreme weersvoorspellingen overleg gepleegd tussen Vlaanderen en De Lijn met betrekking tot de werking van het openbaar vervoer, het strooien van belangrijke buslijnen en zo verder? Is daar een bepaalde richtlijn of regelgeving rond communicatie voor?

Zoals ik al zei, waren veel scholen, leerlingen en ouders niet te spreken over die laattijdige en gebrekkige communicatie die uiteindelijk wel is bijgesteld. Het lijkt

me wenselijk om dat in de toekomst te proberen vermijden en dat u in overleg met De Lijn een betere communicatie kunt garanderen.

Tot zover mijn vragen.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Dat is niet nieuw, natuurlijk; ik deel dezelfde bezorgdheden als mijn collega's.

Wat wel nog opviel, was de communicatie op Twitter. De chauffeurs mochten op een gegeven moment zelf oordelen of ze het veilig genoeg vonden om verder te rijden. Die aankondiging bracht inderdaad onzekerheid en paniek met zich mee: kinderen zaten al op school, mensen zaten al op hun werk, zouden ze nog wel thuis geraken?

Vandaar dat ik de volgende vragen heb: hoe heeft De Lijn gecommuniceerd aan de reizigers welke bussen er reden en welke niet? Zijn de bussen van De Lijn voorzien van speciale banden, zoals wij onze auto's ook voorzien van winterbanden voor deze weersomstandigheden? Welke initiatieven zouden er in de toekomst nog genomen kunnen worden om deze situaties te vermijden?

Dan had ik ook vragen over de strooiaanpak van AWV. Ik wil benadrukken dat ik er zeker van ben dat ze goed werk geleverd hebben. Ze staan altijd voor ons klaar, dag en nacht, bij winterse omstandigheden. Maar ik heb daar nog de volgende vragen bij. Welke strooiaanpak wordt gehanteerd door AWV? Dient die aanpak bijgestuurd te worden om die situaties van die dichtgesneeuwde wegen te vermijden, of is dat gewoon niet te vermijden? Op welke gewestwegen in Limburg werd er niet gestrooid? Is daar een bepaalde reden voor?

Voor het sneeuw- en ijsvrij maken van de fietspaden doet men een beroep op zogenaamde fietspadstrooiers. Over hoeveel van die fietspadstrooiers beschikt AWV momenteel in Limburg? Hoeveel zullen er nog bijkomend aangekocht worden in 2023?

**De voorzitter:** Dank u wel, collega's, voor de vele vragen.

Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, ook op mijn beurt, voor de vele vragen. Ik wil jullie misschien eerst even meegeven dat ik op 20 januari in de namiddag een bezoek bracht aan het dispatchingcentrum van De Lijn in Antwerpen. Het was een zeer boeiend bezoek, en we waren daar aan het kijken hoe die dispatchingdienst continu alles van de trams en de bussen aan het regelen is.

Op een gegeven moment, iets voor 13.30 uur, kwam daar het bericht binnen dat heel het openbaar vervoer in Limburg plat lag door sneeuw en ijzel. Ik was in Antwerpen, en daar was het kurkdroog, daar was geen vlokje sneeuw te zien. 's Morgens en de dagen daarvoor wel. Dit even om dat te duiden. Ik ga ook zeggen dat ik in Antwerpen om 15 uur vertrokken ben – en de Limburgers onder ons weten waar ik woon. Ik ben rechtstreeks naar huis gegaan, en was om 18.45 uur thuis. Dit om even aan te geven wat de situatie was.

Wat kwamen we onderweg tegen? Een strooiwagen in Ranst die volledig gekanteld was op de autostrade, vanwege zeer gladde omstandigheden. Dan kom ik voorbij Lummen, ons allen bekend, en overall op de autostrade was er maar één rijstrook vrij, 10 centimeter sneeuw op de autostrade – wel degelijk met een gewone lat gemeten, mijnheer Keulen. Dat was inderdaad heel plaatselijk, maar dat was ook wel immens, en vandaar dat ik alleen al over het traject van de E314 heel lang gereden heb. Aan elke afrit ter hoogte van Genk – Genk-Noord, Genk-Oost – stond ruim een kilometer file om de afrit te kunnen gebruiken. Heel dat vrachtverkeer zat strop, alles

zat daar volledig vast. We zijn finaal doorgereden tot Maasmechelen, en ik heb gezegd: "Rijd voor mijn part door tot Maastricht, maar ik ga hier niet in de file staan." Om maar te zeggen dat het wel zeer extreme weersomstandigheden waren.

Getuige daarvan – ik heb het eventjes opnieuw opgezocht – is Het Belang van Limburg (HBvL) dat een filmpje deelde waarop te zien is hoe jongeren een bus in Genk aan het duwen waren, omdat die bus door het gladde ijs gewoon de helling niet omhoog kon. Dat is ook de reden waarom finaal in Limburg op een gegeven moment die beslissing is gemaakt. Door die heel hevige sneeuwval, was er heel geconcentreerd rondom het Genkse enorme verkeerschaos, kwamen die bussen overal te laat, stonden ze stil, en konden op heel veel plaatsen, zeker als het bergop was, gewoon niet rijden. Toen ik dat hoorde, dacht ik, goed dat ze die beslissing genomen hebben. De mensen moeten zich natuurlijk nog allemaal kunnen verplaatsen, en zeker het schoolgaande verkeer, maar we willen ook allemaal niet op ons geweten hebben dat, zoals die strooiwagen, ergens een bus vol met kinderen zou kantelen. Dus wat dat betreft, zeg ik ook onmiddellijk, verkeersveiligheid boven alles, en vond ik het weldegelijk een goede beslissing.

Nu, de beslissing gold van 13.20 uur tot 14.30 uur. Ik denk dat geen enkele school stopt voor 14.30 uur, dus nog voordat de school uit was, is alles weer op gang gekomen. Toen was ook de heel hevige sneeuwval in het Genkse en de rest van Limburg ook voorbij. Het was dus een tijdelijke en operationele time-out, zoals dat genoemd wordt. Dat werd beslist vanuit de dispatching in Limburg. Er werd geoordeeld dat de veiligheid primeerde en dat men moest stoppen met bussen te laten uitrijden. Zodra men zag dat het weer in veilige omstandigheden kon, heeft men beslist om het openbaar vervoer weer te laten rijden. Dat was om 14.30 uur, zodat de schoolbediening zeker gegarandeerd kon worden.

Er zijn wat vragen rond de communicatie. Het is dan natuurlijk snelle communicatie. Ik heb op sociale media heel wat negatieve berichten gezien, zoals 'wat een schande, de bussen rijden als eerste niet', en dergelijke. Maar je moet op dat moment natuurlijk snel handelen en via alle mogelijke kanalen communiceren. Dat heeft men ook gedaan. Men heeft onmiddellijk overal gecommuniceerd, via alle media- en sociale mediakanalen. Ook online kon de reiziger realtime informatie raadplegen. Er is overal gecommuniceerd. Maar uiteindelijk duurde het dus van 13.20 tot 14.30 uur.

Ik kreeg ook de vraag of alle scholen gecontacteerd werden. Men is niet alle scholen gaan afbellen. Ik denk dat, tegen dat men alle telefoonnummers van alle scholen ter beschikking had, die operationele time-out al was stopgezet. Dat heeft men dus niet gedaan. Ik denk dat iedereen sowieso wel op de hoogte was.

Dan kom ik bij de vragen betreffende het winterplan van De Lijn.

De Lijn heeft een winterplan waarin de algemene afspraken gevat zijn en waarbij veiligheid voor de chauffeur en voor de reiziger prioritair zijn. Alle bussen van De Lijn zijn uitgerust met all-seasonsbanden.

De dispatchings van De Lijn kunnen op basis van de informatie van het Vlaams Verkeerscentrum en de weersvoorspellingen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) volgens hun intern winterplan acties uitrollen. Het uitgangspunt is dat wanneer code oranje wordt uitgegeven en het winteractieplan wordt geactiveerd door het AWW, de externe strooidiensten automatisch uitrijden om de terreinen en de tram- en busbanen met bijhorende haltes ijsvrij te maken. Indien er geen code oranje wordt uitgegeven, volgt De Lijn de situatie intern op de voet op. Men bekijkt dan of er bij plaatselijke gladheid of sneeuw extra strooibeurten nodig zijn. Dan geeft men daar gevolg aan. Ofwel bekijkt men na een crisioverleg of de dienstverlening aangepast moet worden. Dat is wat er op 20 januari de facto gebeurd is.

Wat het strooi beleid van het Agentschap Wegen en Verkeer betreft: in moeilijke omstandigheden heeft AWW maximaal gestrooid. Het feit dat die strooiwagen in Ranst gekanteld is, dat getuigt ook van het feit dat het een heel acute en intense situatie was. Door de hevige en late sneeuwval was het voor de diensten van AWW en hun partners op een gegeven moment dweilen met de kraan open. Ik wil toch een pluim geven aan al die mensen die continu bezig geweest zijn. Mevrouw Robeyns heeft het ook al gezegd, en ik heb heel veel beeldmateriaal gezien op sociale media van burgemeesters die het hadden over de strooidiensten die 's morgens vroeg en 's avonds laat, in gevaarlijke omstandigheden, de weg opgaan om te zorgen dat andere mensen zich kunnen verplaatsen.

Preventief strooien doet men bij weersvoorspellingen van sneeuwval of ijzel. Ook als het heel acuut en intens plots nodig is, moet dat gebeuren.

In 2023 en 2024 worden bijkomende investeringen gedaan, onder andere voor fietspadstrooiers. We willen uiteraard dat onze fietsers zich ook veilig kunnen verplaatsen. Ik heb een aantal jaren geleden heel veel klachten gekregen over de fietssnelweg bij Nike, die heel intens gebruikt wordt voor het woon-werkverkeer. In totaal zullen er nog 65 fietspadstrooiers worden aangekocht, waarvan er 11 specifiek voor Wegen en Verkeer ingezet worden. Daarnaast hebben we er ook bij De Vlaamse Waterweg en elders, om zodoende te zorgen voor een optimale berijdbaarheid.

Ik weet dat het geen fijne situatie was voor iedereen die afhing van het openbaar vervoer, maar ik denk dat het ook wel heel snel weer is rechtgezet, zodra de weersomstandigheden het toelieten. Ik wil in dezen de maatregelen die De Lijn genomen heeft wel ten volle verdedigen, omdat ik zelf zag wat er gebeurd was. De veiligheid moet dan primeren, men moet geen reizigers in gevaar brengen. Er waren reizigers die in bussen zaten die men naar boven heeft moeten duwen, en zij moesten uitstappen opdat men wat zou kunnen manoeuvreren. Dat was een gevaarlijke en hachelijke situatie door de extreme sneeuwval op zeer korte termijn en op een onverwachte plaats.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Ik heb een paar punctuele opmerkingen.

Uiteraard is er een pluim voor de strooidiensten, niet alleen AWW maar ook de gemeentelijke technische diensten. Zij hebben het principe van dienstverlener op een klantvriendelijke manier aangepakt. Ze hebben voor iedereen die het vroeg, zoveel mogelijk wegen en voet- en fietspaden sneeuw- en vorstvrij proberen te krijgen.

Verkeersveiligheid voor de medewerkers en de reizigers van De Lijn, daar ga ik, minister, zelfs geen halve procent op afdingen. We delen deze grote bekommernis hier, over alle fracties heen. Maar ik maak me toch deze bedenking. Als men het verkeer stillegt, kan men dan niet beter zoneren? U gaat hier immers toch wel heel drastisch tekeer over een heel groot gebied. Ik begrijp – en ik geloof u op uw woord, ik heb geen reden om dat niet te doen – dat u in de zone Lummen-Genk met extremere varianten van sneeuwval werd geconfronteerd, terwijl het op andere plaatsen minder dicht uit de hemel viel. Is het dan niet mogelijk om te werken met zoneringen? Want plotseling was het van Kinrooi tot in Gingelom, en van Lommel tot in Voeren gedaan met het openbaar vervoer.

Nog eens, ik geloof u absoluut op uw woord, en in Lummen en in Genk zal niemand zich de vraag hebben gesteld 'wat doen ze nu?'. Als de weergoden daarboven bezig zijn, dan ondergaan we de natuurelementen. Wat dat betreft is de natuur altijd sterker dan de mens, en zelfs dan de technologie van de mens. Op heel veel andere plaatsen viel er sneeuw, meer dan gebruikelijk, maar niet van dien aard om alle verkeer, en daardoor als het ware ook het maatschappelijke leven, stil te leggen. Kan men dan niet zoneren, in dit geval in de zones waar de nood echt aan de man

is – Lummen, Genk en de verder getroffen gebieden –, zonder dat dat over zo'n heel breed gebied wordt doorgetrokken? Het was ook op het ogenblik dat de samenleving heel actief is. 's Nachts kunt u dat doen, dan gaan we daar weinig last van ondervinden, maar op een vrijdagmiddag begint het weekend veel vroeger, en dan wegen de nadelige effecten ook veel zwaarder door.

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Ik weet niet of er 's nachts zoveel bussen rijden.

Ik begrijp uw punt en ik deel zelfs wat u zegt. Het is natuurlijk een heel moeilijke beslissing en de verkeersveiligheid primeert voor iedereen. Iedereen doet zijn uiterste best om het zo veilig en berijdbaar mogelijk te maken. Extreme omstandigheden maken natuurlijk dat het onmogelijk is, hoe goed ook iedereen zijn best doet, om alles sneeuwvrij te krijgen. Het is natuurlijk wel een feit dat heel veel kinderen op dat moment in de scholen zitten. De ouders gaan ook niet graag met de auto de weg op. Dat is evenzeer verkeersonveilig. Het blijft een heel moeilijk verhaal.

Ik vond vooral de manier waarop het gecommuniceerd werd, vreemd. Volgens mij is het via Twitter gelanceerd, als ik het goed heb begrepen, om 13 uur of 13.30 uur. Iedereen is aan het werk en ineens krijg je nodeloos veel ongerustheid van mensen die zich zorgen maken hoe hun kinderen thuis gaan geraken. Uiteindelijk, minister, heeft het probleem zich niet gesteld, hebben de bussen gereden en zijn de kinderen aan de school opgehaald kunnen worden. Ik zou de idee van zonerings toch eens bekijken voor de toekomst. Volgens mij was het ook niet overal in Limburg zo erg, al was het wel extreem. Mijn bezorgdheid is dezelfde als die van collega Keulen.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Wat verkeersveiligheid betreft, heb ik dezelfde opmerkingen als collega Robeyns. De ouders die allemaal nog eens apart de kinderen van school trachten te halen, zorgen voor nog meer verkeersonveiligheid. Er zijn die dag ook heel veel ongevallen gebeurd. Het is ook jammer om te horen dat er een strooiwagen is gekanteld. Ik hoop dat iedereen er zonder kleerscheuren van af is gekomen. De strooidiensten, die dag en nacht voor ons klaarstaan in die uitzonderlijke omstandigheden, verdienen zeker en vast een applaus.

Wat betreft de communicatie, hoorde ik u zeggen dat het duurde eer De Lijn de lijsten van de scholen had. Ik hoop dat ze nu een plan uitwerken voor communicatie in de toekomst, zodat ze, als dit nog eens zou voorvallen, niet meer op zoek moeten gaan naar die gegevens, maar dat ze die hebben.

Ik heb nog een laatste, klein vraagje over de banden. U haalde aan dat de bussen rijden met all-weatherbanden. Ik ben niet zo heel technisch aangelegd, maar ik denk dat er nog wel een verschil is tussen winterbanden en all-weatherbanden. Zou dat voor de bussen van De Lijn een verschil maken in die winterse omstandigheden?

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

**Rita Moors (N-VA):** Als Lummelse kan ik aansluiten. Ik ben de enige die geen vraag heeft ingediend over dit item, maar in Lummel was het inderdaad overal spekglad. Ik kan dus alleen maar bevestigen wat de minister hier net heeft gezegd.

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik ben blij dat u dat zegt, mevrouw Moors. Ik was toen in het dispatchingcentrum en vroeg me af wat er gaande is. En als je dan achteraf ziet wat er allemaal is gebeurd: het was heel glad en tegelijkertijd was er heel veel sneeuwval. Ik had zelf ook nog nooit zoveel sneeuwval gezien. En het begon al een

heel stuk vóór Lummel. Daardoor heb ik er nagenoeg vier uur over gedaan om van Antwerpen naar huis te rijden. Dat op zich zegt al genoeg.

Kunnen we dan niet faseren of meer zonaal regelen? Ik geef een voorbeeld. Bus 45 bij ons komt vanuit Genk. Maar als die in Genk stilstaat, veroorzaakt dat een cascade op alle andere ritten. Vandaar dat idee: als er in Zuid-Limburg geen sneeuwval was. *(Opmerkingen)*

Ah, toch wel, maar dan misschien lang niet zo erg als eerder in het westen, tot in het Genkse. Dat is natuurlijk moeilijk. Want als je de bussen ergens laat rijden, komt dat hele rittenparcours op een gegeven moment helemaal met elkaar in conflict. Uiteindelijk werd het gedurende 1 uur en 10 minuten geschorst en werd nadien alles weer opgestart. Dat filmpje van de jongeren die de bus duwden, dateert van 18.00 uur 's avonds. Toen was het heel moeilijk voor een bus om nog bergop te geraken. Het waren toch wel extreme omstandigheden.

Mevrouw Mertens, ik moet mezelf nog even corrigeren wat betreft de fietspadstrooiers. We hebben er 65 aangekocht en daarvan zijn er 11 voor Limburg. Dat was uw vraag. We hebben er in Limburg vandaag al 34 en er komen nu nog 11 bij. Het is een goede zaak dat we daar alle aandacht voor hebben. En ja, laten we hopen dat we dergelijke zaken niet meer mee hoeven te maken.

Ik ben geen specialist wat betreft de discussie all-seasonsbanden versus winterbanden. Ik weet niet wie er met winterbanden rijdt en wie all-seasonsbanden heeft. Maar ik denk dat de technische ploegen bij De Lijn voldoende knowhow hebben. Misschien moeten we in de toekomst sneeuwkettingen voorzien op de bussen, zodat ze bergop geraken. *(Opmerkingen)*

Dat is inderdaad niet aan te raden. Ik denk dat we kunnen afronden. Veiligheid gaat boven alles. Ik heb liever dat men voor een uurtje een operationele pauze inlast dan dat er gevaarlijke situaties worden gecreëerd. Ik dank u.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, we leven om te leren. En als we dat doen, gaan we ook beter leven. Het is goed dat we het er ook eens over hebben gehad. Want het heeft wel geleefd, het is besproken aan de keukentafel en niet alleen door de Facebookgrootspecialisten, want dat zijn geen gewone specialisten, maar extreem grote specialisten.

Minister, om De Lijn en bij uitbreiding zij die daar verantwoordelijkheid voor dragen te beschermen, denk ik dat men achteraf het best eens communiceert waarom men dat doet, ook met de uitleg erbij dat het een cascadeverhaal is. In bepaalde gebieden kun je wél zoneren en in andere gebieden is dat een stuk moeilijker. Hasselt en Genk zijn altijd kopstations, als ik dat zo mag zeggen: die dienen als vertrek- of aankomsthalte. Na zulke drastische maatregelen lijkt het mij wel nuttig om tekst en uitleg te geven. Waarom hebben we dat gedaan? Wat was er precies aan de hand? Waarom hebben we dat zo drastisch gedaan? We kunnen nog eens verwijzen naar dat cascadesysteem. Als mensen een plausibele uitleg krijgen, aanvaarden ze die ook. Nu was er in bepaalde gebieden de vraag of dit geen 'overshoot' en overkill was. Het publiek blijft dan letterlijk en figuurlijk in de kou staan: de ouders, de scholen, de schoolkinderen. Als je tegen dat beeld wilt opboksen, kun je nooit winnen, tenzij je achteraf een goede uitleg durft te geven.

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Voorzitter, het heeft wel degelijk ook in het zuiden van Limburg gesneeuwd, want ik heb zelf nog moeten duwen. Dat zal ik dus zeker niet ontkennen.

Het feit dat we hier met drie parlementsleden vragen over stellen, bewijst wel dat er toch heel wat misnoegde reacties of onbegrip waren op het moment dat die communicatie binnenkwam. Het was dan ook aan ons om dat signaal hier te geven. Als er achteraf wat meer informatie kan worden gegeven, is het voor ons iets gemakkelijker om het aan de mensen uit te leggen. Maar goed, er zullen altijd situaties zijn die we niet op voorhand kunnen inschatten en die we niet kunnen oplossen.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Ik heb dezelfde bemerking als collega Robeyns: het heeft geleefd, zeker in Limburg. En op deze manier kunnen we de mensen een goede uitleg verschaffen.

Het is ook heel fijn dat er werd en wordt geïnvesteerd in die fietspadstrooiers. Er komen steeds meer fietsers en het is heel belangrijk dat zij ook in winterse omstandigheden veilig op hun bestemming geraken. Ik dank u.

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

**VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Spartacuslijn 2 en de bestelling van de eerste trambussen – 1268 (2022-2023)**

**VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanbesteding van zeventien elektrische trambussen in het kader van de Spartacuslijn 2 – 1300 (2022-2023)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Minister, zoals u weet gebruiken Limburgers van alle Vlamingen nog altijd het meeste de auto. We moeten dus alles op alles zetten om de modal shift te bewerkstelligen, zeker ook daar. We moeten de mensen uit de auto lokken, richting het openbaar vervoer. Hiervoor is hoogwaardig openbaar vervoer nodig. Het hele Spartacusproject werd dan ook in het regeerakkoord van 2019 opgenomen als een belangrijk project dat deze legislatuur gerealiseerd zou moeten worden.

Om te kunnen spreken van hoogwaardig openbaar vervoer is vooral de doorstroming of een hoge gemiddelde rijsnelheid een heel belangrijk aspect. Daarvoor moeten de bussen of trambussen zoveel mogelijk in een eigen bedding kunnen rijden en er moet een vlotte doorstroming zijn aan de kruispunten. Zo worden de bussen niet gehinderd door het gewone verkeer en ontstaat er een performant en hoogwaardig openbaar vervoersysteem, dat stipt kan rijden en dus betrouwbaar is voor de reizigers. Daarnaast moet de frequentie voldoende hoog zijn en zal ook de reistijd en het comfort belangrijk zijn om te kunnen concurreren met de personenwagen.

Begin december 2022 diende ik ook een schriftelijke vraag in over de bestelling van de trambussen. Op 17 januari 2023 kreeg ik te horen dat die vragen nog niet beantwoord konden worden wegens een procedure bij de Raad van State. Op 24 januari 2023 vernamen we via de krant dat de eerste zeventien elektrische bussen besteld werden bij het bedrijf VDL. De bussen moeten in januari 2024 gaan rijden tussen Hasselt, Genk en Maasmechelen. De vrije busbanen, die cruciaal zijn voor het Spartacusproject, zullen de eerste jaren niet helemaal gerealiseerd kunnen worden. De Werkvennootschap start dit jaar met de aanleg van het eerste deel van de vrije busbaan langs de Boudewijnlaan in Hasselt. Pas later volgen de busbanen langs de Boudewijnlaan, dus het verdere stuk in Diepenbeek, en de Europalaan in Genk.



Voor wat betreft de bussen of trambussen gaat het om enkelgelede bussen van 18 meter lang. VDL gebruikt zelf de term trambus ook niet en volgens Ann Schoubs, directeur-generaal van De Lijn, zullen de bussen qua comfort opmerkelijk verschillen van de huidige voertuigen van De Lijn. De vragen over de snelheid en het aantal kilometers dat de bus op één lading kan rijden, werden in het artikel niet beantwoord.

Daarom heb ik volgende vragen:

Ten eerste, wat is de timing voor de vooropgestelde werken? Hoeveel tijd zullen de werken aan de Boudewijnlaan in Hasselt in beslag nemen? Wanneer starten de werken aan de andere busbanen? Wanneer zullen deze werken beëindigd worden?

Ten tweede, zal het Spartacusproject zonder de cruciale vrije bedding geen valse start kennen? De bussen zullen immers misschien niet sneller zijn dan de huidige bussen die er rijden?

Ten derde, oorspronkelijk werd er gekozen voor trambussen. Een trambus wordt gedefinieerd als een extra lange of dubbelgelede bus van 24 meter. In de loop van de studie werd voor de Spartacuslim 2 beslist om voor trambussen van 18 meter te kiezen. Welke criteria waren doorslaggevend om de gunning van de bussen aan VDL toe te kennen? In welke mate verschillen de bestelde bussen met een Bus Rapid Transit-systeem (BRT) nog van gewone harmonicabussen? Hoe ver kunnen de bestelde trambussen minstens rijden op één lading? Zullen de bestelde trambussen na elke rit moeten bijladen? Zal er ook voor enkelgelede bussen gekozen worden voor Spartacuslim 1 en 3? Heeft de keuze van het vervoersmiddel effect op de voorkeurstracés? Of met andere woorden: werd er bij het vastleggen van de tracés rekening gehouden met eventuele technische beperkingen van een trambus van 24 meter? Ik denk daarbij aan de draaicirkel die voor een bus van 24 meter natuurlijk veel groter is dan voor een enkelgelede bus van 18 meter.

Dan kom ik tot mijn laatste vraag. Die doorstroming is heel belangrijk; wat is de maximale snelheid van die bestelde trambussen, hoe snel kan die enkelgelede bus rijden? In welke tijd zullen de tracés Hasselt-Genk-Maasmechelen afgelegd kunnen worden wanneer slechts een beperkt deel van het tracé in eerste instantie via vrije bedding zal verlopen?

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Collega Mertens heeft het al uitgebreid toegelicht. Ik zal het niet allemaal herhalen. Het gaat inderdaad over de aanbesteding van zeventien elektrische trambussen bij VDL. U hebt gezegd dat het de kwaliteit heeft van een tram, en de flexibiliteit van een bus. De bezorgdheid is: zullen die trambussen effectief een alternatief zijn voor de huidige buslijnen. Het is uiteraard belangrijk dat die minstens even snel zijn, dat die kwaliteitsvol, frequent, comfortabel en betrouwbaar zijn, en daarvoor is die eigen bedding essentieel. Zoals wij in de krant konden vernemen, is het niet duidelijk hoe lang zo'n elektrische bus kan rijden, en aan welke snelheid. Ik heb ergens gelezen dat de huidige generatie trambussen een snelheid van 70 tot 80 kilometer per uur haalt. Volgens ons zou dat op het tracé Hasselt-Genk-Maasmechelen minder efficiënt zijn, of minder snel, dan de huidige busverbinding 45. Dat kan niet de bedoeling zijn, maar het is natuurlijk afhankelijk van hoeveel vrije busbedding u kunt realiseren. Tot slot vond ik het ook opmerkelijk dat de producent zelf, VDL, niet spreekt over trambussen, maar over gelede bussen van 18 meter lang met Bus Rapid Transit-design.

Ik heb soortgelijke vragen. Welke timing stelt u voorop voor de uitrol van het trambusnetwerk in het kader van het Spartacusproject? Wat is de gemiddelde snelheid die verwacht wordt, en wat is technisch de maximaal haalbare snelheid? Kunt u daar misschien al wat duidelijkheid over verschaffen? Kunt u garanderen dat de trambus minstens even snel zal doen over het tracé als de huidige buslijn? Welke

timing en welk plan is er voor de vrije bedding of de vrije busbaan? Op welke termijn voorziet u die volledig vrije busbaan over het traject Hasselt-Genk-Maasmechelen, en is dat ondertussen budgettair en planmatig verankerd? Is dat ook vergunningstechnisch haalbaar en realistisch?

Heel het Spartacusverhaal gaat natuurlijk over knooppunten en aansluitingen op andere vervoersmodi, en ook daar blijft de vraag in hoeverre dat nu met die trambus in de toekomst gegarandeerd zal zijn. Zullen de aansluitingen, die vandaag met de bus bestaan aan de stations van Genk en Hasselt, er in de toekomst ook zijn met die trambussen? Want afhankelijk van of die sneller of langzamer rijden, heeft dat ook een impact op aansluitingen op stations en op treinen. En hoe zit het met aansluitingen op de rest van het openbaar vervoer in het Maastrand?

Tot slot heb ik nog een beetje een aparte vraag. Er kwamen twee berichten tegelijkertijd. Er waren 17 elektrische bussen in het kader van Spartacus, en anderzijds was er ook de aanbesteding van 65 gelede e-bussen bij Iveco – de ene bij VDL en de ander bij Iveco. Wat is het verschil tussen die twee types elektrische bussen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, dank u wel voor alle vragen. We hebben recentelijk inderdaad groen licht gezien voor de bestelling van het hoogwaardig openbaar vervoer, de trambussen. We hadden ter zake helaas weer een procedure bij de Raad van State. Die is gelukkig afgehandeld, maar dat betekent wel weer dat we wat vertraging hadden. Het is goed dat de bestelling van die bussen er nu is.

Er zijn terecht heel wat vragen. Ik ben alleszins blij dat we ondanks die UDN-vordering (uiterst dringende noodzakelijkheid) inzake de bestelling van de bussen toch op schema zijn, zeker wat Spartacus 2 betreft, waaromtrent hier heel wat vragen zijn gesteld.

Ten eerste is er de start van de werken. De omgevingsvergunning voor de werken aan de Koning Boudewijnlaan in Hasselt werd aangevraagd. Ik denk dat jullie dat al hebben kunnen vernemen. De uiterste beslissingsdatum daaromtrent is 16 februari. We bekijken dus wanneer die vergunning volgt. De uitvoeringswerken zullen een zestal maanden in beslag nemen. Men verwacht daar ongeveer in mei, juni mee te kunnen starten. De kostprijs is om en bij de 3,3 miljoen euro, exclusief btw.

Wat zit er in de eerste fase? Er is het tracé N702 Universiteitslaan Diepenbeek. Wat dat betreft, is de uiterste beslissingsdatum voor de omgevingsvergunning eind maart. Die werken zullen, uiteraard ook in overleg met de betrokken lokale besturen, wellicht in augustus 2023 kunnen worden uitgevoerd. Daar verwacht men een uitvoeringstermijn van 150 kalenderdagen.

Dan is er het tracé N75 in Genk. Daarvoor werd de omgevingsvergunning recentelijk verleend. De vroegst mogelijke startdatum van die werken is augustus 2023, met een te verwachten uitvoeringstermijn van 120 dagen en een kostprijs van 3,5 miljoen euro.

Die eerste fase van de werken staat dus op de rails. U weet dat, op het moment dat we hadden beslist om over te schakelen naar trambussen, we in een eerste fase een budget hadden uitgetrokken van 50 miljoen euro, te realiseren in 2022 en 2023 en verder ook in 2024, met de grootste moot voor uitvoering in 2023. Voor de tweede fase, het optimaliseren van de vrije busbaan, hadden we 96 miljoen euro vanaf 2024.

Na de realisatie van de eerste fase kunnen de trambussen daadwerkelijk gaan rijden op de verbinding tussen Hasselt en Maasmechelen en kan dit dan ook operationeel worden. We hadden altijd gepland dat dat begin 2024 zou zijn. Sommigen

koppelen dat aan bepaalde andere elementen die in 2024 plaatsvinden. Dat lees ik alleszins in de pers. Feit is dat we die bussen moeten bestellen, en dat het ruim twaalf maanden duurt vooraleer ze kunnen worden geleverd. Met de UDN-voordring hebben we natuurlijk wat vertraging, maar ik hoop toch dat we in het voorjaar van 2024 dat hoogwaardig openbaar vervoer in de meest autogerelateerde provincie kunnen zien rijden.

Er waren een aantal vragen over de vrije bedding. Op 16 juli 2021 is wel degelijk gekozen voor een plan van aanpak gericht op een versnelde realisatie, waarbij zowel de plannen als de budgetten verankerd zijn. Ik heb de planning en de budgetten voor fase 1 en fase 2 gegeven. Er is ook duidelijk gezegd dat we naar een maximale vrije bedding willen, vooral op de segmenten waar de trambus zich anders minder vlot en minder betrouwbaar naast het verkeer zou kunnen voortbewegen. De drie projecten in de eerste fase die ik net heb genoemd, kunnen nu dus volop worden uitgevoerd. Dit is dus zeker geen valse start, zoals sommigen misschien menen te moeten lezen. Het is net een belangrijke winst voor het openbaar vervoer: daar waar het moeilijker is, kan men toch al meer snelheid en een vlottere doorstroming hebben door de vrije busbaan voor deze trambussen.

In de eerste drie projecten die ik heb vernoemd, was voorzien binnen het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) van 2022. In een aantal is ook al voorzien in het ontwerp-GIP 2023. Het is wel degelijk de bedoeling om deze projecten, met de bijhorende middelen, in 2023 en 2024 uit te voeren, dus daadwerkelijk de spade in de grond. In 2024 zullen er ook nog een aantal bijkomende werken zijn, onder meer met betrekking tot diverse haltes aan het station van Hasselt, de Elfde-Liniestraat, de campus in Diepenbeek, de Agoralaan en het kruispunt met de N702, maar ook ter hoogte van Maasmechelen Village. Dat allemaal samen geeft voor de eerste fase dat bedrag van 50 miljoen euro exclusief btw.

Nu, in een volgende fase zullen dan meer complexere segmenten en doortochten gerealiseerd worden. Die meer technische en meer complexe segmenten hebben vaak betrekking op waar er een lange doorlooptijd is qua vergunningen – kortom, waar de technische uitwerking iets of wat complexer is.

De budgettaire middelen die nodig zijn voor de realisatie van de tweede fase, zullen voorzien worden in de legislatuur 2024 tot en met 2029. Dat is verankerd door de beslissing van de Vlaamse Regering, met name de 96 miljoen euro.

Mevrouw Mertens, u vraagt hoelang het traject zal duren wanneer slechts een beperkt deel van het tracé beschikt over vrije busbanen. Nu, de infrastructuurwerken in de verschillende fases zullen ervoor zorgen dat de dienstregeling ook telkens aangepast wordt per afgewerkte fase. Het is dus een progressief en evoluerend verhaal dat telkens kan optimaliseren zoals we dat ook hebben met de trambus rondom Zaventem. Ook daar boekt men tijdswinst bij elke fase die men realiseert, dus bij elke verdere ontwikkeling rond die vrije busbaan.

Er waren ook vragen rond de snelheid. Ik wil daar eerst even een zijspiongetje maken naar Antwerpen, waar wij de nieuwe CAF-trams in ontvangst genomen hebben die vanaf afgelopen maandag ook zijn beginnen te rijden. De maximale snelheid van die ontwerp-CAF-trams is 80 kilometer per uur. De facto zullen die daar 50 kilometer per uur gaan rijden, omdat men natuurlijk in een stedelijke context zit. Ik geef maar aan dat de maximale ontwerpsnelheid 80 kilometer per uur is.

Wat werd er voor ons hoogwaardig openbaar vervoer in het kader van Spartacus gevraagd? Daar is sowieso gekeken dat in het lastenboek de maximale snelheid 80 kilometer per uur is, dus die trambussen kunnen wel tot 85 kilometer per uur gaan. Dat is nu ook effectief voorzien. De gemiddelde snelheid – wat natuurlijk relevanter is – hangt af van de verschillende factoren, waaronder het tracé, de uitvoering van de vrije bedding, de doorstromingsmaatregelen, enzovoort.

Tegelijk geef ik ook even mee dat voor een andere gelede bus – of dat er nu een is op fossiele brandstof, op elektrische aandrijving of hybride – de maximale snelheid ook 85 kilometer per uur is. In het verleden hebben we vaak moeten lezen dat een trambus niet werkt want die kan maar 70 kilometer per uur. Zeker Trein-TramBus houdt daar nog altijd heel sterk aan vast. Wel, deze nieuwe trambussen zullen tot maximaal 85 kilometer per uur kunnen rijden.

Dan kom ik aan de concrete vragen rond de voertuigen en het verhaal van een bus van 24 meter, dan wel van 18 meter. We hebben de twee soorten trambussen. Je kunt er een van 18 meter bestellen en een van 24 meter. Hier heeft men op basis van het onderzoek en op basis van het aantal trambussen dat men wil inzetten, effectief gekozen voor een trambus van 18 meter. Die trambussen zijn nu finaal besteld. Dat is op basis van wat allemaal uitgewerkt is door het studiebureau. Op basis daarvan heeft men nu die 17 bussen in eerste instantie besteld. Op basis van het raamcontract kunnen er maximaal 75 hoogwaardige openbaarvervoersbussen besteld worden.

Het kan ook zijn dat men in een volgende stap die bussen van 24 meter bestelt, maar dat is afhankelijk van de frequentie en de inzet. Afhankelijk daarvan zal men kiezen. Voor Spartacus 1 en voor Spartacus 3 heb ik op dit ogenblik nog niet de boodschap of het een bus van 18 meter of van 24 meter zal worden.

Op basis van welke criteria gebeurt de gunning? Voor degene die zich de moeite getroost heeft om het lastenboek te bekijken: er is een heel pakket aan gunningscriteria waaraan moet worden voldaan. Het is door alle gunningscriteria samen dat finaal de afweging wordt gemaakt of de ene dan wel de andere maatschappij kan overgaan tot de uitvoering. Dat gaat over de vormgeving van zowel het voorfront als het achterfront, over componenten van het dak die al dan niet zichtbaar zijn, over de ramen en de glaspartijen. Men kiest voor trambussen of hoogwaardig openbaar vervoer voor veel grotere glaspartijen, wat meer comfort geeft voor reizigers en voor chauffeurs. Er is ook de uitvoering van de stoelen en het aantal zitplaatsen, vergrendelbare klapzetels, ledverlichting, klimaatsettings, kortom heel veel aspecten zorgen voor meer comfort voor de reiziger maar ook voor de chauffeur. Die geven veel meer de look-and-feel van een tram, maar het is er dan geen op rails, het heeft niet het aspect van ijzer op ijzer maar het rijdt op rubberen banden, wat een veel zachtere uitvoering is.

Die elektrische trambussen kunnen ongeveer 250 kilometer rijden met een volle batterij. Operationeel wordt ervan uitgegaan dat ze ongeveer 200 kilometer zullen rijden. Ik denk dat dat hetzelfde is als voor de elektrische auto's. De aangekondigde range is meestal hoger maar men gaat dan operationeel uit van een ietwat lager aantal kilometers. Dat komt neer op 200 kilometer. Er zullen laadpunten worden voorzien in Hasselt en Maasmechelen en daar kan te allen tijde worden bijgeladen.

Dan kom ik tot de aansluitingen op het openbaar vervoer. Zowel in Genk als in Hasselt worden overstapmogelijkheden tussen verschillende modi, bus, trein en deelmobiliteit, gefaciliteerd. In Maasmechelen zorgt lijn 63 Maaseik-Lanaken voor een optimale link met het Maasland. Kortom, aansluitingen met die andere OV-verbindingen (openbaar vervoer) zijn er sowieso. Ook Lanaken zal zeker bereikbaar zijn.

Ik hoop dat ik daarmee alle details heb gegeven die jullie gevraagd hebben. Maar alleszins in mei of juni gaat de schop in de grond. Dat zal ons ook weer dichterbij de realisatie en de werkelijkheid brengen. We zullen zeker de timing verder blijven opvolgen.

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

**Sofie Mertens (cd&v):** Ik denk dat dat hier het meest spannende criterium was, de snelheid van die bussen, dus ik ben zeer blij om te horen dat die toch 85 kilometer per uur zullen rijden. *(Opmerkingen)*

Nee, de gemiddelde snelheid is anders, dat heb ik goed begrepen, maar die bussen kunnen 85 kilometer per uur rijden.

De werken zullen in fases gebeuren en daarop wordt dan ook die dienstregeling afgestemd. Nu vroeg ik mij nog af: in die verschillende fases, zal die trambus dan – eventueel per fase of als al die fases doorlopen zijn – trager zijn dan de huidige buslijn 45 of is dat dezelfde reistijd?

Wat ik ook nog niet kon terugvinden – misschien ook vanwege mijn beperkte tijd hier in het parlement –, is het voorwerp van die procedure bij de Raad van State. Ik heb gezocht, maar ik kon nergens vinden waarom er precies een procedure voor die gunning bij de Raad van State aanhangig was gemaakt. Ik zou heel graag weten waarom precies.

En dan hebt u hier ook de budgetten opgesomd. Ik vraag mij dan nog af: gezien de inflatie op dit moment, zijn die voorziene budgetten nog voldoende hoog om die werken allemaal tot een goed einde te kunnen brengen?

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Dank u, minister, voor een update van de stand van zaken. In tegenstelling tot het antwoord daarstraks durf ik nu wel te zeggen, collega, dat het in dezen toch een beetje vooruitgaat. Hier gaat het wel vooruit, collega Moors. Of het daarom allemaal in de hele goede richting is, dat valt nog een beetje af te wachten.

Als ik het goed begrijp, zijn er bij de drie concrete projecten waarvoor de vergunningen op korte termijn afgeleverd zullen worden, ook stukken waar dan een vrije busbedding gerealiseerd wordt? Dat is toch een groot stuk winst ten opzichte van het tracé van buslijn 45 vandaag. Want voor de rest zal het tracé initieel, als we starten, hetzelfde zijn.

Ik heb dezelfde vraag als de collega: hebt u enig idee van de reistijd die we dan zullen halen, in eerste instantie en op termijn, als die vrije bedding er helemaal is?

Als ik u goed heb gehoord, hebt u bevestigd dat het budget voor de volgende legislatuur eigenlijk verankerd is: die 96 miljoen voor die vrije busbedding. Dat is positief.

Het gaat vooruit, dus dat is ook positief.

Een vraag, minister, – mijn laatste vraag – hebt u volgens mij niet beantwoord: wat is het verschil tussen deze elektrische bussen en de andere elektrische bussen die aanbesteed zijn? Deze zijn specifiek voor Spartacus bij VDL. En u hebt tegelijkertijd, denk ik, ook 65 gelede e-bussen bij IVECO aanbesteed. Wat is het verschil?

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Eigenlijk, minister, een beetje provocerend: de honden blaffen en de karavaan trekt verder. Ik denk dat het inderdaad zaak is om critici van antwoord te dienen door onomkeerbare feiten op het terrein te creëren. En dat doe je nu met die bestelling van die zeventien elektrische trambussen. Dat zijn opnieuw stappen, schreden in de richting van de uitrol van iets wat we heel vaak met mekaar hebben afgesproken in wisselende samenstellingen – en dus is praktisch iedereen daardoor gebonden – in de verschillende Vlaamse regeerakkoorden.

Het verhaal van de vrije busbedding is uiteraard altijd een cruciale factor. Dat moet ook altijd de ambitie en het streefdoel blijven.

Minister, op de lijn Hasselt-Maasmechelen zit je tussen Genk en Maasmechelen ook een heel stuk op de autostrade, wat maakt dat je daar ook meer snelheid kunt

halen. Ik meen mij ook te herinneren – voor diegenen die aanvankelijk criticasters waren van de trambussen – dat de snelheidsprognose voor de sneltram 90 kilometer per uur was. Nu zitten we op 85 kilometer per uur. Die technologie wordt ook altijd performanter en dus ook beter en dus ook sneller. Dus het aspect snelheid wordt door technologische ontwikkelingen als het ware opgelost. Ingehaald is in dezen, denk ik, het juiste beeld. Ook dat is, denk ik, heel belangrijk naar al diegenen die langs de kant staan te kritiseren en alles doen om dat project de nek om te wringen, terwijl – ik blijf erbij – dit voor Limburg en de inter-Limburgse mobiliteit cruciaal is.

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

**Johan Danen (Groen):** Dank u wel, minister, ik betreur een beetje de toon van collega Keulen. Ik denk dat niemand dat project de nek wil omwringen, ik denk dat iedereen een zo goed mogelijk project wil.

Wat stellen we vast? Er wordt al zo'n twintig jaar gesproken over Spartacus, en waar we volgend jaar mee gaan komen, is dat we met een voertuig zullen rijden dat op een tram lijkt, maar eigenlijk een bus is, en dat na twintig jaar. Als we heel positief willen zijn, kunnen we zeggen dat er vooruitgang geboekt is. Maar eigenlijk hadden we toch allemaal veel meer en veel beter verwacht.

Het hangt vandaag nog altijd voor een stuk met losse eindjes aan elkaar, want u zegt dat jullie voor een maximale vrije bedding gaan, maar als het project start zal het een minimale vrije bedding zijn. U spreekt over een maximale snelheid, maar als het project start zal die snelheid nog wel meevallen. Het klopt natuurlijk dat een tram op zich niet veel sneller is, maar een tram kan natuurlijk wel een constante hoge snelheid halen. U spreekt van maximale autonomie, maar als ik u inderdaad hoor zeggen dat het 200 kilometer zal zijn, heen en terug, dan zal die snel moeten laden. Maar wat dat laatste betreft neem ik aan dat er nog wel technologie zal komen die de autonomie op relatief korte termijn zal opdrijven.

Ik heb misschien toch nog een paar vragen daarbij: ik neem aan dat die buslijn 45 daarvan in de plaats zal komen. Zal die ook op die vrije bedding mogen rijden? Of wat is de status dan van die buslijn 45? Het is vrij operationeel, maar het gaat namelijk over een lijn, dus we kunnen niet anders dan vrij operationeel worden.

Klopt het dat we in Hasselt vandaag nog niet helemaal weten hoe het traject zal lopen? U zegt dat hij zal stoppen op de Agoralaan in Diepenbeek, op de Boudewijnlaan, allicht aan het provinciehuis, op de Elfde-Liniestraat en het station. Maar is de bedding, of het traject in de Hasseltse binnenstad of binnen de grote ring, vandaag al bekend? Zo niet, wanneer zal dat bekend zijn? Want ik denk echt dat we op dat vlak geen fouten meer mogen maken, en dat alles wat we doen moet gaan in functie van stappen vooruit te zetten zonder een aantal andere dingen te hypothekeren.

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

**Rita Moors (N-VA):** Minister, Limburg snakt naar kwaliteitsvol openbaar vervoer, daar zijn we het allemaal over eens. Het Spartacusproject loopt ondertussen al twintig jaar met ons mee. Ik denk dat de Vlaamse Regering een heel belangrijke beslissing genomen heeft in het voorjaar om te kiezen voor trambussen. Ze zijn sneller in uitvoering, ze zijn flexibeler, en bovendien krijgen we ook een concreet zicht op de realisatie van de verbindingen.

Maar minister, ik heb een specifieke vraag van de Lommelse inwoners, ze zijn ongerust, en blijkbaar over Spartacuslimijn 3, die het noorden met het zuiden zal verbinden. Aanvankelijk was het idee dat de trambus zou rijden van Hasselt naar Lommel, maar blijkbaar zal ze nu al in Pelt stoppen. De Lommelse gemeenteraad zou u daarover een brief hebben geschreven, maar de gemeenteraadsleden en

inwoners hebben niet zo goed begrepen hoe het eigenlijk gaat lopen. Vandaar mijn bijkomende vraag: wat is daar de specifieke situatie wat betreft Spartacuslijn 3 voor de stad Lommel?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u wel, voor de bijkomende vragen, en zeker voor de positieve tussenkomsten waarbij heel wat collega's toch ook zeggen dat ze zien dat het vooruitgaat. Ik denk dat dat iets is wat we allemaal willen. We willen inderdaad dat hoogwaardig openbaar vervoer in Limburg om zodoende mensen uit de auto te lokken, richting dat hoogwaardig openbaar vervoer.

Ik heb een aantal vragen sowieso nog genoteerd. Die 96 miljoen euro, mevrouw Robeyns, die is inderdaad verankerd in de beslissing van de Vlaamse Regering. Er was dus een bedrag van 50 miljoen euro voor fase 1, dat is voor deze legislatuur, maar ook voor de volgende legislatuur is die 96 miljoen euro verankerd. Ik denk dus dat dat voor ons allemaal – of toch voor de Limburgers in deze zaal – een beetje een geruststelling moet zijn.

Mevrouw Mertens, u vroeg naar de UDN-procedure. We zien het alsmaar vaker en we betreuren dat natuurlijk ook wel, maar bij eender welke aanbesteding die generaliseerd wordt, is er altijd wel iemand die malcontent is omdat hij of zij het perceel niet toebedeeld kreeg. Dat zien we bij de bestelling van studies. Dat zien we bij de bestelling van werken. En dat zien we helaas ook bij de bestelling van bussen.

Zowel voor het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) als voor de gelede bussen was er een UDN-procedure ingeleid bij de Raad van State. Twee keer heeft de Raad van State een arrest uitgesproken waarbij het verzoekschrift werd afgewezen. Dat is dus een bewijs dat De Lijn haar werk goed gedaan heeft en dat de aanbestedingsprocedure correct verlopen is. Wat de specifieke reden was, weet ik niet meer, want het liep ongeveer gelijktijdig. Bij het ene had het iets te maken met de vloerplaat en bij het andere met een aantal andere criteria. Het is natuurlijk heel vaak zo dat degene die het niet toebedeeld krijgt, de sprong waagt. Hier gaat het bovendien over raamcontracten. Voor het HOV zijn het nu de eerste 17, maar je kunt het opschalen tot 75. Dat is wel van belang. Maar we zijn zeker tevreden dat we die procedures van uiterst dringende noodzakelijkheid gewonnen hebben.

Dan kom ik bij het verschil tussen de gelede bussen en de trambussen. We hebben vandaag al heel wat gelede bussen rondrijden in het kader van onze reguliere lijnen. Ik denk dat we die wel al kennen. Degene die nu rondrijden, hebben wel allemaal een fossiele verbrandingsmotor. In de toekomst hebben we dus die elektrische. De trambus heeft meer de look-and-feel van de trambus in Zaventem. Die hebben tal van aspecten, vooral aspecten waarbij veel meer gefocust wordt op het comfort van de reiziger, omdat je er meestal ook van uitgaat dat je een trambus neemt voor het langere tracé. Er zullen straks natuurlijk mensen de trambus kunnen nemen aan de verschillende haltes in Hasselt, maar de bedoeling is vaak dat je daar langere tijd in zit, vandaar dat er vooral is gefocust op het comfort voor de reiziger. Dat heeft met heel veel elementen te maken.

Misschien kunnen we op het moment dat de bus in een bijna-finale fase zit, een bezoek brengen aan het bedrijf dat de bussen gaat bouwen. Dat moet alleszins in 2023 zijn, want in 2024 moeten ze geleverd worden. Ik denk niet dat het zin heeft dat ik het allemaal opsom. Ik heb daarnet al verwezen naar de glaspartijen die veel ruimer zijn, maar er is ook de ledverlichting, het opladen van je elektronische apparatuur en dergelijke. Dat zit daar allemaal in, maar ook het comfort voor de chauffeur, het uitzwenken en dergelijke. Het heeft veel meer de look en het zicht van een tram. Daar zit het verschil vooral in.

Jullie weten dat wij vorig jaar de eerste zestig elektrische standaardbussen besteld hebben, maar er zal ook nog wel een raamcontract komen voor een volgende fase voor de elektrische standaardbussen. We hebben dat ook al voor de midibusjes. Kortom, voor het hele gamma zetten we in op elektrificatie. Het was nu wat toevallig dat de gelede bussen en de trambussen op één spoor zaten. De trambussen zijn dan specifiek voor de Spartacuslijnen. We zetten dus heel wat stappen vooruit. Dat is een goede zaak.

Mijnheer Danen, u had een vraag over het tracé in Hasselt. Dat tracé is nu wel degelijk gekend. We hebben ook de omgevingsvergunningen aangevraagd voor onder andere de Koning Boudewijnlaan, in de eerste fase, en in de volgende fase voor de Elfde-Linielaan en de campus Diepenbeek. De omgevingsvergunningen zijn dus aangevraagd. Dat tracé is wel degelijk heel duidelijk. Op het moment dat die bussen gaan rijden, zal men natuurlijk hier of daar wel wat verschuivingen doen in de lijnen die nu zijn afgeklopt in het kader van het openbaar vervoer. We weten allemaal dat we geregeld melding maken van aanbodaautonomie en het veel meer focussen op daar waar de noden zijn.

Als we straks moeten vaststellen dat door die trambussen die in de omgeving van Hasselt gaan rijden, een aantal andere bussen quasi leeg rijden, dan moet daarop worden bijgestuurd.

Specifiek als het gaat over lijn 45, wil ik voorzichtig zijn. Het is niet de bedoeling, en dat is ook nooit zo geweest, om te zeggen dat als Spartacus 2 rijdt, lijn 45 zonder meer de schop op gaat. Ik neem aan dat er bij de vaststelling van de OV-plannen wel rekening is gehouden met wat er gebeurt als die Spartacuslijnen, zowel 1, 2 als 3, effectief rijden. Er zullen hier en daar wel wat verschuivingen moeten gebeuren. Het heeft ook geen zin om een trambus naast een andere, lege bus te laten rijden. Dat is allemaal deel van de operationele uitrol. Ik zeg alleszins niet dat lijn 45 de schop op gaat. Ik zou daarmee mijn eigen gemeente oneer moeten aandoen. Daar komt die 45, maar geen Spartacus. Dat moet sowieso goed op elkaar worden afgestemd, en ik neem aan dat dat in de OV-plannen verder wordt bekeken.

Mevrouw Moors, in verband met Lommel en Spartacus 3, maak ik misschien een zijsprongetje, maar het zit natuurlijk ook in het Spartacusverhaal. Ik weet dat, in het kader van datgene waar De Werkvennootschap op dit ogenblik mee bezig is, namelijk de uitrol van het tracé van het complexe traject Noord-Zuid, er altijd wat onrust is in Lommel. Natuurlijk willen zij ook dat hoogwaardig openbaar vervoer hebben. We hebben binnenkort sowieso gesprekken met de gemeente Lommel. Alleszins zit het verhaal van Spartacus 3 ook daar op kruissnelheid. Dat loopt goed. Ik kan niet nu al zeggen dat die Spartacuslijn automatisch ook tot in Lommelcentrum komt. Dat moeten we toekomstgericht bekijken. Maar alleszins zullen we er blijven over waken dat er ook voor de mensen in Lommel – Lommel is nu niet de kleinste gemeente – een vlotte ontsluiting is en sowieso ook een vlotte aantakking op het hoogwaardig openbaar vervoer.

Ik denk dat ik hiermee alles gezegd heb.

**De voorzitter:** Dank u wel, minister voor uw bijkomende antwoorden.

Mevrouw Mertens heeft het woord.

**Sofie Mertens (cd&v):** Dank u wel voor uw zeer uitvoerige antwoord, minister. Lommel is de stad waar ik zelf woonachtig ben. Daar is inderdaad die bezorgdheid rond Spartacus en dat er geen rechtstreekse bus meer zal zijn naar Hasselt, wat nu wel het geval is. Men zal een overstap moeten maken in Pelt. Men vreest dat daardoor minder mensen de bus zullen nemen richting Hasselt. Ik hoop dat de snelbus met de komst van Spartacus niet de schop op moet en dat de Lommelaar nog even snel en gemakkelijk in Hasselt zal kunnen blijven geraken.



Ik heb geen opmerkingen of vragen meer.

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Minister en collega Keulen, voor alle duidelijkheid: ik heb niets tegen die zeventien elektrische trambussen. Ik vond trouwens dat ik redelijk positief was. Ik weet niet vanwaar die kritische noot kwam, ik voel me eigenlijk niet aangesproken.

We willen allemaal hoogwaardig openbaar vervoer, maar het moet ook werken. Daar moeten we de garantie voor hebben. Dat is ook de reden waarom we die vragen hier continu blijven stellen. Ik vind het alleszins positief dat er op lijn 2 – over lijn 1 en lijn 3 kunnen we dat nog niet zeggen – wel degelijk stappen worden vooruitgezet. Het voertuig gaat dezelfde maximale snelheid hebben, dus hoe meer vrije busbedding we kunnen realiseren, hoe efficiënter.

Het verschil tussen al die aanbestedingen zorgt ervoor dat ik, eerlijk gezegd, soms door de bomen het bos niet meer zie. Er zijn redelijk wat dossiers van elektrische bussen die op dit moment in lopende aanbesteding zijn. Het is positief dat u even hebt aangehaald dat het kwaliteitsvol moet zijn en comfortabel, voor zowel de chauffeur als de reiziger. We gaan daar in de toekomst zeker op terugkomen.

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