



Vlaams  
Parlement

vergadering **C295**  
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 25 juni 2015

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fietsveiligheid – 2461 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de resultaten van het onderzoek van de European Transport Safety Council (ETSC) rond fietsveiligheid in Vlaanderen – 2465 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Willem-Frederik Schiltz aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over snellaadstations voor elektrische auto's langs auto-snelwegen – 2562 (2014-2015)	9

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fietsveiligheid – 2461 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de resultaten van het onderzoek van de European Transport Safety Council (ETSC) rond fietsveiligheid in Vlaanderen – 2465 (2014-2015)**

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Uit cijfers van de European Transport Safety Council (ETSC) blijkt dat er in Vlaanderen 9,5 fietsdoden vallen per miljoen inwoners. Hiermee halen we de slechtste score van alle Europese landen en zitten we ver boven het gemiddelde van 4,2. België is wel het derde fietsland na Nederland en Denemarken. Dat zorgt nog zorgen voor enige nuance.

In absolute cijfers vielen er in 2013 66 fietsdoden te betreuren en ongeveer 7000 gewonden. Meer nog, tussen 2010 en 2013 steeg het aantal fietsdoden met 8 procent. Wat het aantal ongevallen met voetgangers betreft, zitten we goed. Bij de fietsers doen we het echt slecht. Het zijn zorgwekkende cijfers.

Vlaanderen is intussen uitgegroeid tot een fietsregio, maar de veiligheid van de fietsers als zwakke weggebruiker laat nog altijd te wensen over. Ondanks goede bedoelingen en veel aandacht in het verleden en heden, slagen we er amper in om het aantal fietsdoden te verminderen. Ook in uw beleidsnota is verkeersveiligheid een absolute topprioriteit. Het laaghangend fruit is echter al geplukt en de eenvoudige ingrepen zijn gebeurd maar leveren niet het gewenste effect. Daarom is er nood aan structurele maatregelen, zowel op het vlak van de infrastructuur, dus veilige en waar mogelijk gescheiden fietspaden, als op het vlak van sensibilisering, door middel van campagnes over veilig fietsen. Daarnaast moet ook een integraal fietsbeleid worden gevoerd waarbij de fietser als zwakke weggebruiker deel gaat uitmaken van het mobiliteitsbeleid zowel binnen als buiten de kernen van onze lokale besturen. Ik ben er dan ook van overtuigd dat deze legislatuur verder stappen in de goede richting zullen worden gezet.

Voor Open Vld is het belangrijk om enerzijds in te zetten op veilige fietspaden en anderzijds de veiligheid van de fietser te verhogen door de automobilist te sensibiliseren, zeker vanuit het oogpunt van combimobiliteit, waarbij de fiets een essentieel onderdeel van onze verplaatsingen is.

Minister, welke projecten onderneemt u om de fietspaden in Vlaanderen fietsveiliger te maken deze legislatuur? Is het een optie om in het kader van de verkeersveiligheidscampagnes een actie rond veilig fietsen – voor de fietser – en veilig omgaan met de fietser – voor de automobilist – op touw te zetten?

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

**De heer Renaat Landuyt (sp.a):** Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Keulen. De cijfers zijn dezelfde. We worden zelfs geconfronteerd met een stijging van het aantal doden bij fietsers tussen 2010 en 2013. We spreken doorgaan over een daling van het aantal doden maar bij de fietsers is dat dus niet het geval. Dat is zorgwekkend voor een regio die een fietsregio wil zijn.

Minister, in een eerste reactie wees u er al op dat u daar gevoelig voor bent en daar inspanningen voor wilt doen. U wilt vooral investeren in nieuwe fietsinfrastructuur ten dienste van het woon-schoolverkeer en het woon-werkverkeer.

In afwachting van de nieuwe infrastructuur en van het aanwenden van het budget zoals besproken naar aanleiding van een vraag van de heer Rzoska, valt het op dat heel de discussie over het budget eigenlijk altijd over een gedeeld budget gaat. Deze vraag is gericht op de criteria die worden gebruikt bij de aanwending van de investeringen in fietsinfrastructuur.

Wat fietsveiligheid betreft, is uw administratie bezig met een herschikking op verschillende wegen van de kleurschakering voor verwittigingen waar fietsers of voetgangers komen. Men is bezig met het bijkleuren of afkleuren van de zogenaamde suggestiestroken. De ene moet in het rood, de andere moet in het geel enzovoort. Uit de discussie daarover bleek echter dat er een verkeerde gevoeligheid bestaat over fietsveiligheid. Men redeneert nog altijd vanuit een soort autologica. Zelfs de afstanden en het klimritme voor fietsers worden soms nog verkeerd ingeschat. In een goed fietsbeleid dat aangepast is aan de verschrikkelijke vaststelling dat we te maken hebben met een stijgend aantal fietsdoden, is het niet voldoende om te zorgen voor een afgezonderd fietspad en voor fietssnelwegen om alle problemen op te lossen.

Als je de analyse maakt van de fietsongevallen, is het net op de kruising tussen de verschillende vervoersmodi dat de problemen ontstaan. De problemen komen dus voor op de bestaande wegen. Ik maak de vergelijking met de investeringen in het wegverkeer jaren geleden. In het autoverkeer hebben we met de techniek van de zwarte punten de prioriteiten van de investeringen bepaald. Voor het fietsverkeer moeten we daar nog aan beginnen. De logica is juist dat je geen ongevallen hebt met gescheiden vervoer, maar in het leven zijn er nu eenmaal kruispunten, en die moeten worden behandeld.

Minister, u hebt het wel mooi gezegd in uw eerste reactie, maar wat betekent dat in de praktijk?

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

**Mevrouw Martine Fournier (CD&V):** Minister, we lazen met verbazing dat we heel slecht scoren in Europa. Dat is niet goed. We kijken uit naar uw antwoord en hopen dat we nog meer kunnen investeren in fietsveiligheid om onze score in Europa te verbeteren, maar natuurlijk ook om de fietsers beter te kunnen beschermen.

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

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Minister, dit zijn zeer terechte vragen om uitleg. De heer Landuyt had het over de investeringen. We hebben al gediscussieerd over hoe de budgetten worden besteed, hoe het komt dat het Agentschap Wegen en Verkeer de helft van de projecten niet realiseert, terwijl er nog heel wat werk is langs de gewestwegen. Ik heb daar zelf trouwens ervaring mee. De heer Landuyt heeft goed omschreven hoe we ervoor kunnen zorgen dat er een mentale switch komt, waarbij we bij het ontwikkelen van projecten en het herinrichten van straten, eerst vertrekken van de logica van de fietser. De fietssuggestiestroken hebben een dubbel statuut. Hier en daar liggen ze op plaatsen waar er te weinig plaats is voor een volwaardig uitgebouwd fietspad. Voor de fietser en ook voor de automobilist geeft het een dubbel gevoel. Als de automobilist erbovenop staat, kom je er als fietser niet door. Dat is een bizarre situatie. Met de kleurcomponenten die nu worden aangebracht, is het misschien wat beter, maar het is niet ideaal.

Sommige plaatsen – niet alleen jaagpaden, maar ook oude tramlijnen die worden omgevormd tot veilige fietsverbindingen – worden geregeld onderbroken vanuit

de logica van de auto die moet kunnen passeren. In Nederland is die logica omgekeerd. Daar moet de auto stoppen, en heeft de fietser voorrang. We zullen daar van vandaag op morgen niet geraken, maar ik ben de oproep van de heer Landuyt zeer genegen om te werken aan die switch en er in de toekomst voor te zorgen dat de fietser als de maatstaf en de evidentie wordt genomen, in de stad en in de dorpen en op veilige fietsverbindingen.

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

**Minister Ben Weyts:** Ik wil enige duiding geven bij de studie 'Making walking and cycling on Europe's roads safer' van de European Transport Safety Council, die ik zelf heb doorgenomen. Daaruit blijkt niet dat Vlaanderen het op het vlak van fietsverkeersveiligheid het slechtst scoort van heel Europa. Dat is een interpretatie die soms wordt gegeven. Er staan trouwens geen cijfers van Vlaanderen in dit rapport.

Er is een rangschikking gemaakt van de het aantal fietsdoden per miljoen inwoners. België staat daar op de 19e plaats op 29 landen. Nederland staat op de 27e plaats. Hoe verder je staat, hoe slechter. Maar dat zijn absolute cijfers. Er wordt geen rekening gehouden met het fietsgebruik in de betrokken landen.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) heeft die index voor Vlaanderen berekend en komt op 9,5 fietsdoden per miljoen inwoners, opnieuw zonder rekening te houden met het aantal fietskilometers. Enkele weken geleden is de Europese fietsbarometer van de European Cyclists' Federation bekend geraakt. Dat is de Europese fietsersbond. Daar worden de cijfers gerelateerd. Het aantal fietsdoden wordt gerelateerd aan het fietsgebruik in de lidstaten. Dan krijg je een ander beeld. België scoort op die index een 10e plaats op 28. In die rangschikking komt het er wel op aan vooraan te zitten. Men gaat uit van 13 procent dagelijkse fietsgebruikers in België. Toegepast op Vlaanderen, kom je dan op een 14e plaats op 28. Na Nederland en Denemarken is Vlaanderen de regio waar het meest wordt gefietst in Europa. Als je die verhouding bekijkt en het aantal fietsdoden relateert aan het fietsgebruik, dan zie je de rangorde die je kunt verwachten, namelijk vooraan de noordelijke landen zoals Zweden, Nederland, Denemarken en Finland. Daar komen wij op de 14e plaats. Afhankelijk van hoe je die verkeersveiligheidsindex toepast, is het resultaat sterk verschillend. Elke dode is er natuurlijk een te veel, en we moeten dus niet triomferen, maar het is wel belangrijk om een correcte duiding te geven van de interpretatie.

Verkeersveiligheid is een topprioriteit. Daarom werken we aan een geactualiseerd Vlaams verkeersveiligheidsplan, dat we tegen het eind van dit jaar klaar willen hebben. Nu lopen de gesprekken daarover. We hebben al enkele concrete resultaten geboekt, als het bijvoorbeeld gaat over het aanpassen van de rijopleiding en het curriculum. Daarin hebben we de hogere ordevaardigheden voor het behalen van het rijbewijs.

Wat leert dit rapport ons in functie van het Vlaams verkeersveiligheidsplan? Wat kunnen we meenemen? Een en ander spoort met wat we in deze commissie al verschillende keren hebben besproken. Cruciaal is het nemen van maatregelen in verband met de snelheid van auto's, vrachtwagens en bussen. De verhoging van de toelaatbare snelheid is absoluut gerelateerd aan de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker. Het is immers het snelheidsverschil dat de risico's op ongevallen en de ernst ervan aanzienlijk verhoogt. En dat is juist waar we werk willen van maken met betrekking tot de regel die nu geldt op de gewestwegen: een beperking van 90 kilometer per uur naar 70 kilometer per uur.

Die ambitie wordt nog bevestigd en onderstreept omdat uit dit rapport blijkt dat België veel meer fietsslachtoffers heeft buiten de bebouwde kom. Wat het belang van de gewestwegen en de snelheidsbeperking nog doet toenemen. Het is

opmerkelijk dat de verhouding in Nederland omgekeerd is. Daar vallen er verhoudingsgewijs veel meer slachtoffers binnen de bebouwde kom. Bij ons valt 60 procent van de verkeersdoden buiten de bebouwde kom, 40 procent daarbinnen. In Nederland is dat net omgekeerd. Daar is de regel een snelheidsbeperking van 70 kilometer per uur buiten de bebouwde kom. Dat zal zeker een positieve impact hebben op de ongevallencijfers.

Verder wordt er in dit rapport gepleit voor de invoering van Intelligent Speed Assistance (ISA). We hebben het daarover al gehad. Vandaar ook de initiatieven in het kader van de verkeersbordendatabank. Die wordt niet geüpdatet door de gemeenten. We stellen voor om dwingender prioriteit te geven aan de invulling van de snelheidsborden, en dwingender op te treden naar de gemeenten. Als ze de bulk van alle verkeersborden moeten inbrengen in de verkeersbordendatabank, schijnt dat in de praktijk niet te lukken. Vandaar dat we een andere weg trachten te bewandelen.

Tot slot wordt het advies gegeven voor de aanleg van snellere en veiligere fietsverbindingen met de nodige bescherming voor de fietser. Dat sluit aan op onze ambitie op het vlak van de fietsostrades. We hebben er zo'n tachtig voor ogen, en we zien dat vooral als een snelle, maar ook veilige verbinding omdat er wordt gestreefd naar zo weinig mogelijk conflictpunten. Ook dat zit in de lijn van wat we beogen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer behoudt de fietsinvesteringen. We houden dat op peil. Dat engagement hebben we genomen. Er is wel wat discussie over de concretisering. Dat hebben we in de commissie al uitvoerig bediscussieerd. Als men zegt dat er te veel autologica zit bij het agentschap, dan trachten we dat te bestrijden door ervoor te zorgen dat bij alle wegenwerken die worden ondernomen, de fietsinfrastructuur in ogenschouw wordt genomen. Niet alleen vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid en fietsinfrastructuur, maar ook vanuit een praktisch oogpunt, zodat we later de fietspaden niet moeten heraanleggen. Als je twee werken kunt integreren in een momentum, dan moeten we dat ook doen. Dat druist wat in tegen de autologica, maar als dat op het terrein anders is, mag u dat gerust altijd melden.

Daarnaast hebben we de Vlaamse waterwegbeheerders – Waterwegen en Zeekanaal, De Scheepvaart – die investeren in de fietsvriendelijke aanleg van jaagpaden. Bij grote werken aan dijken of watergebonden infrastructuur wordt ook de fietsinfrastructuur meegenomen.

Met de steden en gemeenten werken we samen aan veilige fietsroutes via fietsfondssubsidies. Zowel routes op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk als de hierboven vermelde fietsostrades zitten daarin vervat. De provinciale ambities op dat vlak variëren. Antwerpen neemt het voortouw inzake de fietsostrades. De andere provincies werken niet allemaal aan hetzelfde tempo.

Voor de effectieve (her)aanleg van fietspaden worden de richtlijnen uit het fietsvademecum gevolgd. Hierdoor evolueert het fietsnetwerk in Vlaanderen stelselmatig naar een steeds verkeersveiliger netwerk, aangezien telkens de meest recente inzichten op het vlak van verkeersveiligheidsontwerp worden toegepast.

Momenteel plannen we niet onmiddellijk campagnes. Ik kijk naar het Vlaamse verkeersveiligheidsplan, waarvan we de concrete initiatieven herbekijken. Het zou een beetje vreemd zijn om intussen campagnes te ontwerpen. Dat moet gelijk sporen.

Wel is het zo dat we in een belangrijk instrument als 'Kijk uit' altijd aandacht hebben voor de fiets. We hebben samen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest opnieuw geïnvesteerd in 'Kijk uit', want dat dreigde te verdwijnen. Er

kunnen weer verschillende programma's worden afgeleverd. In de afleveringen van maart en januari van dit jaar ging het over fietsveiligheid.

Daarnaast hebben we campagnes die lopen of liepen. In samenwerking met de Wielerbond Vlaanderen en de Vlaamse Wielrijdersbond is er het project 'Fiets Wijs!', met een focus op veilig fietsen en een veilige fietsuitrusting. Ook neemt de vzw Verenigingen voor Verkeersveiligheid in haar projecten met het maatschappelijk middenveld het thema fietsverkeersveiligheid op.

Ten slotte besteden we binnen de educatieve projecten van de Vlaamse overheid zeer veel aandacht aan veilig fietsen. Er zijn tal van initiatieven en vzw's die worden gesubsidieerd door de Vlaamse overheid. Het gaat bijvoorbeeld over de zichtbaarheid van fietsende kinderen. Binnen het onderwijs worden fietsexamens georganiseerd. We ondersteunen ook projecten van Okra en Pasar met betrekking tot de elektrische fiets.

Dat zijn allemaal lopende initiatieven. Ik sluit niet uit dat we, afhankelijk van de klemtonen die we leggen in het Vlaamse verkeersveiligheidsplan, nog specifieke campagnes destilleren.

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Minister, niet enkel uit uw woorden maar ook uit uw daden blijkt dat u verkeersveiligheid hoog in het vaandel voert in uw beleid. De vaststelling dat elke fietsdode er een te veel is, is natuurlijk een open deur intrappen, maar we delen die.

In Vlaanderen moet er nog een hele weg worden afgelegd op het disciplinaire vlak, zowel door automobilisten als door fietsers, maar automobilisten misschien nog iets meer. We krijgen drinken stilaan onder controle, maar als er onverwachte controles zijn, blijkt er toch weer 5 of 6 procent te veel te hebben gedronken. Ook voor het toepassen van verkeersregels als snelheid blijkt bij onverwachte controles dat we in Vlaanderen nog geregeld zwaar in de fout gaan. Minister, u verwees naar het aanpassen van de verkeersopleiding en alles wat ermee samenhangt. Maar het onderscheidt ons toch van de sterke democratieën in Noord-Europa, de Scandinavische landen en Nederland: een discipline, het meeste bij de automobilisten, maar ook een beetje bij de fietser.

Iedereen is bezig op zijn niveau, lokale besturen, maar ook Vlaanderen, om de infrastructuur fietsveiliger en fietsvriendelijker te maken. Er is al een hele weg afgelegd, maar er is nog een flink traject te gaan. Dat is recht doen aan de waarheid. We moeten zeker voortgaan op de ingeslagen weg van het verbeteren van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers.

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

**De heer Renaat Landuyt (sp.a):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zeg iets over de cijfers en de investeringen. Elke dode is er een te veel, dat delen we met elkaar. U geeft cijfers van 2013. Ik had verwacht dat u het cijfer van 2014 mee zou hebben. In 2013 waren er 66 doden. U moet bij uw administratie aandringen op nog recentere cijfers.

Met de techniek van de verkeersveiligheidsbarometers hebben we iedereen gedwongen om met een decalage van drie maanden cijfers te geven. Als het gaat over 66 fietsdoden per jaar, moet het doenbaar zijn om korter op de bal te kunnen zeggen wat de evolutie is. Dat om uzelf, uw diensten en ons allemaal onder een zekere druk van het cijfer te zetten. U kunt niet verantwoordelijk worden verklaard voor de dodelijke ongevallen, maar u kunt uzelf onder druk zetten door het cijfer goed in het oog te houden.

Want het meest storende is dat het cijfer stijgt. Het moet een daling worden. Die is ingezet voor de auto's en de moto's, maar de fietsers zijn we blijkbaar vergeten. Het is geen verwijt, het is gewoon een kwestie van er mentaal mee bezig te zijn, er ongerust over te zijn, u en iedereen. Daarom dring ik vanuit het parlement erop aan dat u meer recente cijfers zou geven.

Het fundamentele uitgangspunt moet dus zijn dat we van de autologica een fietslogica maken. Daar groeit een heel groot draagvlak voor. De fietslogica is de levenslogica. Het is de normale snelheid waarop mensen kunnen leven. De auto moet worden gezien als iets van een abnormale snelheid. Het leven wordt eerder bepaald door de snelheid van wandelen en fietsen dan door een motor.

De eerste stap, ook weer mentaal, zijn de investeringen in nieuwe fietsinfrastructuur. In de vorige legislatuur is terecht een inhaalbeweging gedaan in het onderhoud van wegen en bij nieuwe wegen is er altijd gedacht aan fietsverkeer. Zo wordt het budget zeer vlug goed gebruikt. Verschuild in deze goede wil is het feit dat men de fietsers van de weg haalt. Er is een logica die voortdurend zegt dat de fietsers een apart circuit moeten krijgen. Dat is aangenaam. Maar in de werkelijkheid betekent dat bij momenten dat de administratie zegt dat de fietser op een weg niet hoeft te komen, omdat die een alternatieve weg kan gebruiken. We bekijken dan de normale weg niet vanuit de fietslogica.

Dat zie je in de discussie over het schrappen van suggestiezones. Ik geloof nog altijd in suggestiezones. Ik hoor ook bij oudere mensen die fietsen, dat die geruststellend zijn. Ze vinden het gemakkelijker dat het aangeduid is waar ze kunnen fietsen. De administratie reageert dan dat het misleidend is voor de verkeersregels en dat er een alternatief is. In Brugge voeren we daarover discussies. Ik vind dat de weg zelf fietsveilig moet zijn.

Het is een zeer interessante invalshoek om kleinere budgetten aan te wenden om zeer efficiënte maatregelen te nemen. Het kan toch niet zo moeilijk zijn om een analyse te maken van de 66 dodelijke ongevallen in 2013. We hebben een instituut dat dat doet en misschien al gedaan heeft. Waar zijn die gebeurd? Wat zijn dus de knelpunten waarop we snel moeten reageren? Voor het autoverkeer hebben we dat gedaan met de zwarte punten. Voor het fietsverkeer doen we die verijnde analyse te weinig.

Ik ga akkoord dat we fietsostrades moeten maken en dat we gescheiden moeten fietsen waar het kan. Maar de bestaande wegen moet u onder de loep nemen. Daar is nog veel klein maar zeer efficiënt werk te doen voor het fietsverkeer.

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

**Minister Ben Weyts:** De cijfers van 2014 waren in hun totaliteit slecht. We hebben de afgelopen jaren een stagnatie gekend. Er was de voorgaande jaren een sterke daling, dan een stagnatie en in 2014 opnieuw een stijging van het aantal verkeersdoden. Uit het hoofd zeg ik dat er enkel bij de motorrijders een daling was. Verder was er een stijging van het aantal verkeersdoden, niet alleen bij de fietsers dus.

Ik volg de verkeersveiligheidsbarometer wel degelijk op. Ik krijg kwartaalcijfers, maar ik breng die niet. Het gaat maar over enkele maanden. Op basis daarvan een oordeel vellen, vind ik gevaarlijk. Ik hou ze in het oog voor de beleidsvoering, maar breng ze niet naar buiten. Dat kan misschien wel om de zes maanden. De kwartaalcijfers zijn voor intern gebruik.

Wat betreft de fietssuggestiestroken, is de discussie niet zozeer gebaseerd op de autologica. Ook grote fietsvoorstanders en fietsgebruikers hebben lange discussies gevoerd over de mate waarop ze een vals gevoel van veiligheid en



rechtszekerheid bieden. Voor wie het er moeilijk mee heeft, wil ik zeggen dat dit niet gebeurt vanuit het standpunt van voorrang geven aan de wagen. Er spelen nog andere argumenten mee. Dat pleit voor het Agentschap Wegen en Verkeer.

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

**VRAAG OM UITLEG van Willem-Frederik Schiltz aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over snellaadstations voor elektrische auto's langs autosnelwegen – 2562 (2014-2015)**

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

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

**De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld):** Minister, ik ben mij ervan bewust dat het minister Turtelboom is die binnen de regering de coördinatie met betrekking tot elektrische mobiliteit op zich neemt. Deze vraag is zeer specifiek en gaat buiten haar taak. Het gaat over het mogelijk installeren van een netwerk van snellaadstations op autosnelwegen.

In Nederland wordt daarmee geëxperimenteerd. Er is een bedrijf dat al 24 stations in zo'n netwerk in gebruik heeft genomen. Ze blijken ook interesse te hebben om in Vlaanderen een dergelijk netwerk uit te rollen. U bent er ongetwijfeld van op de hoogte dat we op de snelwegen niet zomaar eender wat mogen bouwen of installeren. Daartoe zijn concessies vereist. Daarom kom ik bij u aankloppen.

Bent u op de hoogte dat het bedrijf Fastned interesse heeft om zeer spoedig een dergelijk netwerk uit te rollen? Zo ja, op welke manier worden concessieaanvragen door dit bedrijf of door andere bedrijven behandeld? Wat is uw visie hierover?

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

**Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V):** Voorzitter, we moeten op alle mogelijke manieren proberen om het elektrische oplaadnetwerk in Vlaanderen uit te breiden. Een goede locatie kan langs autosnelwegen zijn. We willen echter inzetten op verschillende alternatieve brandstoffen, zoals ook CNG. Ik heb begrepen dat dit veel elektriciteit vraagt. We moeten nagaan in hoeverre dit allemaal mogelijk is en ons elektriciteitsnetwerk dat kan dragen. Alle ideeën zijn welkom.

Ik wil de vraag opentrekken. Het idee is hier om die punten te voorzien in tankstations langs autosnelwegen. Misschien is het mogelijk om een actieplan te maken voor de uitrol op veel meer plaatsen. Er zijn heel veel bedrijven bezig met ideeën over oplaadpunten. Misschien moeten we een kader maken waarbij de uitrol wordt verbreed en vergemakkelijkt in het kader van de diversiteit aan alternatieve brandstoffen. Misschien kan ook de combinatie met laadpunten voor elektrische fietsen verder worden onderzocht. Op dat vlak zijn er nog opties.

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

**Minister Ben Weyts:** Mijnheer Schiltz, u bent begonnen met mijn stuk van het antwoord, namelijk dat minister Turtelboom coördineert. Dit is gebeurd op basis van een discussie in deze commissie. Ik herinner me nog dat ik vragen moest beantwoorden die waren gericht aan de ministers Muyters, Schauvliege, Turtelboom en mezelf. We zijn toen tot de conclusie gekomen dat we het best één iemand aanduiden om het verhaal te trekken. Dat is minister Turtelboom

geworden. Zij is nu bezig met de opmaak van een actieplan voor alternatieve brandstoffen, in uitvoering van de Europese richtlijn en het klimaatplan.

Begin april heb ik een afschrift ontvangen van een schrijven aan minister Turtelboom van het bedrijf Fastned. Het was geen rechtstreekse vraag, maar het bedrijf stelde zichzelf voor. We hebben dat met veel interesse doorgenomen. Er wordt inderdaad de suggestie gedaan tot toekenning van concessies voor snellaadstations. Ik vind dat een prima piste, maar dat moet binnen het actieplan. Daartoe is een werkgroep opgericht waarin alle diensten samenzitten, zoals Ruimtelijke Ordening, Milieu en Mobiliteit. Er zijn twee diensten die ter zake een rol spelen, namelijk het departement dat verantwoordelijk is voor de concessies en het Agentschap Wegen en Verkeer, dat verantwoordelijk is voor de andere parkings.

We willen absoluut dat de concessiehouders worden gestimuleerd om binnen de bestaande concessie ruimte te maken voor laadpalen. Op zich zijn er geen ruimtelijke of technische bezwaren, maar we kunnen het in de lopende concessies niet afdwingen. Die gelden dikwijls voor twintig jaar. We moeten rekenen op hun medewerking. We zorgen er wel voor dat de plaatsing van elektrische laadpalen langs de parkings met tankfaciliteiten langs de snelwegen automatisch wordt verwerkt in de bestekken. Voor de nieuwe gebeurt het dus wel. Voor de bestaande stellen we vriendelijk de vraag en proberen we te stimuleren. Dat moet ook wel lukken, gelet op het feit dat we regelmatig met dezelfde spelers rond de tafel worden geconfronteerd. Ze hebben vaak nieuwe concessies op het oog op andere locaties.

Tevens zijn er verschillende initiatieven genomen om in elektrische laadpalen op carpoolparkings en park-and-rides te voorzien. Samen met LNE is er een project opgestart ter waarde van 500.000 euro, net om ervoor te zorgen dat op die plaatsen ook laadpalen komen.

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

**De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld):** Minister, uw antwoord is bemoedigend. Het is goed dat de Vlaamse overheid die strategie hanteert. Het gebeurt via een vriendelijke doch dringende aanmoediging. Er zijn niet zoveel parkings die nog niet in concessie zijn gegeven. Ik wou zeker zijn dat als de opportuniteit zich voordoet, de Vlaamse Regering een duwtje in de goede richting geeft. Uw antwoord is ruimschoots bevredigend wat dat betreft.

Mevrouw Bastiaens, u moet er toch voor opletten dat we niet alles op één hoop gooien. Wanneer een bedrijf elektrische laadpalen wil installeren en daarvoor concessies vraagt, moeten we niet onmiddellijk zeggen dat ze ook nog in CNG en dergelijke moeten voorzien. Dat is meer de problematiek die minister Turtelboom gisteren in de commissie heeft aangehaald.

Ik ben alleszins zeer tevreden dat de Vlaamse Regering probeert om zoveel mogelijk te faciliteren.

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